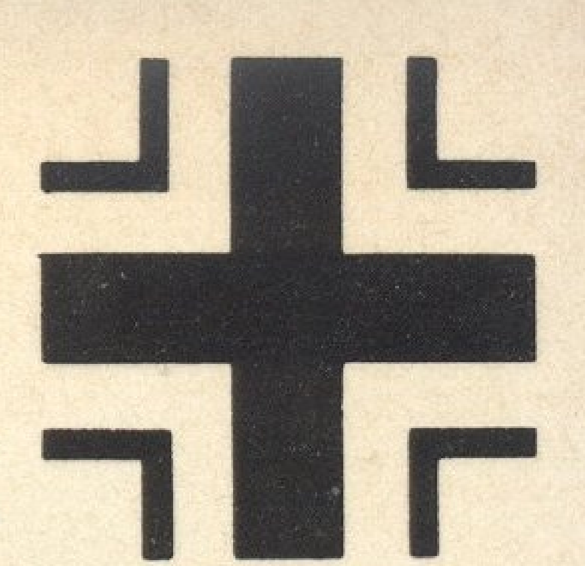
Das waren die deutschen Stuka-Asse 1939-1945



GEORG BRÜTTING



GEORG BRÜTTING

DAS WAREN DIE DEUTSCHEN STUKA-ASSE 1939–1945

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART

Umschlagzeichnung: Carlo Demand
Einband und Umschlagkonzeption: Siegfried Horn

Die Umschlagzeichnung zeigt eine Ju 87 D mit den zwei 3,7-cm-Kanonen zur Bekämpfung von Panzern.

Fotos: S. 33: Werkaufnahmen, S. 34: Schaller, Werkaufnahme, Luftwaffe, S. 35: Werkaufnahmen, S. 36: PK, S. 69: Archiv Obermaier, S. 70: privat (2), Bundesarchiv, S. 71: privat, »Rudel-Bildband«, S. 72: Luftwaffe, S. 105: Bundesarchiv, »Hamburger Ill.«, S. 106: Bundesarchiv, S. 107: privat, Bundesarchiv, S. 108: privat, Bundesarchiv (2), S. 125: privat (3), S. 126: privat, Bundesarchiv (2), S. 127: privat (2), S. 128: privat (2), S. 145: privat (3), Bundesarchiv (2), »Adler«, S. 146: privat, Bundesarchiv (5), S. 147: privat (3), Bundesarchiv (3), S. 148: privat (2), Bundesarchiv (4), S. 165: Brütting (2), S. 166: Archiv, S. 167: privat (2), Bundesarchiv, S. 168: privat (2), Bundesarchiv (4), S. 201: privat (2), S. 202: privat, Bundesarchiv, S. 203: Brütting, Marine-Bildstelle, privat (2), Bundesarchiv, S. 204: privat, Bundesarchiv, Brütting, S. 239: Bundesarchiv, Luftwaffe (2), S. 240: Bundesarchiv (3), S. 241: Brütting (3), S. 242: Bundesarchiv (4).

Zeichnungen: S. 36: PK-Liska, S. 39: PK-M. Ludwig, S. 44: Ludovico, S. 50, 51, 56, 57, 60, 127, 165: Werkzeichnungen, S. 94: Rudel, S. 123: Lang.

ISBN 3-87943-433-6

1. Auflage 1976.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Satz und Druck: Süddeutsche Verlagsanstalt, Ludwigsburg.
Bindung: Verlagsbuchbinderei Karl Dieringer, 7 Stuttgart.
Printed in Germany.

INHALT

Zu diesem Buch 7
Udet fordert den Stuka 8
Schlachtflieger als eigener taktischer Luftkrieg 10
Aufgaben und Einsatz der Schlachtflieger 16
Die Stukaverbände im Einsatz an der Front 41
Nachtschlachtgruppen 46
Die Schlachtflugzeuge von Henschel 49
Die Ju 87 – der Stuka schlechthin 53
  Wie zielte der Sturzkampfflieger 62
  Wann war ein Stuka startklar 63

Das Schlachtflugzeug FW 190 65

Die Asse . . .
  Hans-Ulrich Rudel 67
  Alfred Druschel 97
  Alwin Boerst 100
  Dr. Ernst Kupfer 103
  Friedrich Lang 113
  Theodor Nordmann 129
  Hubertus Hitschhold 131
  Eichenlaubträger 136
  Ritterkreuzträger 182

Stuka- und Schlachtflieger im OKW-Bericht 261
Anhang: Die Stuka- und Schlachtfliegerverbände 264
Produktion von Schlachtflugzeugen 280

Namensregister 281

Literaturverzeichnis 285

ZU DIESEM BUCH . . .

Dieses Buch ist ein Beitrag zur Geschichte einer Generation. Es ist keine Verherrlichung des Krieges, keine nachträgliche Glorifizierung einiger weniger. Es ist die Würdigung einer Leistung, die in der ganzen Welt anerkannt ist, die im Ausland in vielen Büchern und Schriften festgehalten wurde – die aber auch in Deutschland nicht vergessen sein sollte. Eine technische, fliegerische, menschliche, soldatische, kämpferische Leistung, erzielt unter der jahrelangen Dauerbelastung zwischen Leben und Tod, getragen von der Schicksalsgemeinschaft einer Generation.
Zugleich ist das Buch die Dokumentation einer Waffengattung, die technisch und fliegerisch einmalig war in der Luftfahrtgeschichte. Dokumentation heißt historische Wahrheitsfindung. Mit viel Mühe wurden 30 Jahre nach dem Geschehen alle Einzelheiten der technischen Entwicklung und alle Phasen des fliegerischen Einsatzes zusammengetragen. In einer Dokumentation kann keine Kritik angestellt werden, wenngleich in der Biographie des Waffengenerals gerne die Gedanken übernommen wurden, was man besser hätte machen können und – müssen.
Dank allen, die geholfen haben, diese Dokumentation zu erreichen, allen Instituten und den vielen einzelnen Persönlichkeiten, vor allem Generalleutnant a. D. Helmut Mahlke und Oberst a. D. Friedrich Lang. Diesen Dank verbinde ich mit der Bitte, mitzuhelfen durch Verbesserungen, mit neuen, bislang unbekannten Einzelheiten und Ereignissen diese Dokumentation weiterhin zu vervollständigen.

Georg Brütting

UDET FORDERT DEN STUKA

Der Gedanke des Einsatzes von Sturzkampfflugzeugen wurde geboren, als Ernst Udet 1931 zum Abschluß der Nationalen Luftrennen in Cleveland in den Vereinigten Staaten den Werkpiloten der Curtiss-Wright-Werken den Doppeldecker Curtiss »Hawk«, Hell diver (Höllen-Taucher) genannt, senkrecht auf den Flugplatz zustürzen sah und verblüfft war, wie die abgeworfenen Sandsäcke mitten in ein festgelegtes Ziel trafen.
Dieses Flugzeug und seine Möglichkeiten ließen Udet nicht mehr ruhen. Er verhandelte sofort mit Curtiss und erfuhr, daß Hawk für 60 000.– RM zu haben sei. Udet, der in den Vereinigten Staaten mit seinen einmaligen tollkühnen Akrobatikflügen begeistert hatte, führte in Deutschland Besprechungen, um den amerikanischen Doppeldecker zu erwerben, der neben seiner Publikumswirksamkeit für Flugtage auch außerordentliche militärische Bedeutung habe. 1933 war sein Kriegskamerad aus dem Richthofen-Geschwader des Ersten Weltkrieges, Hermann Göring, bereit, das Geld zur Verfügung zu stellen. Udet fuhr nach Amerika, war am 27. September 1933 in Cleveland und holte »seine« Hawk – es wurden sogar zwei für den geplanten Aufbau der Luftwaffe.
Ministerialdirigent Müller vom Reichsluftfahrtministerium hatte im November 1933 den Auftrag, Udet in Bremerhaven zu erwarten, um die mitgebrachten Curtiss-Flugzeuge der Zollbehandlung zu entziehen, damit nach den bereits in den USA entstandenen Schwierigkeiten durch eine Indiskretion nicht noch weitere entstehen würden. Deshalb fuhr Müller auch mit Udet von der Ankunft des Dampfers »Europa« bis nach Berlin zusammen. Auf dieser Fahrt hat, nach den Erinnerungen von Müller, Udet immer wieder mit Begeisterung über die militärische Bedeutung eines sturzflugfähigen Flugzeuges gesprochen und eingehende Schilderungen über den Einsatz dieser Flugzeuge in der deutschen Luftwaffe gemacht. Immer wieder betonte er, daß er alles daransetzen werde, alle in Frage kommende Stellen für diese Idee zu interessieren.
Er hat es getan. Schon im Dezember 1933 führte Udet den maßgebenden Männern des Reichsluftfahrtministeriums die Hawk in Rechlin in mehreren Sturzflügen vor. Noch immer gab es Zweifler. In der Aufbauphase der deutschen Luftwaffe war der Sturzkampfgedanke stark umstritten. Wohl

erhielt das erste, am 1. April 1934 in Döberitz aufgestellte JG 132, den Auftrag, neben der Jagdausbildung auch Sturzkampfausbildung zu betreiben. Diese erfolgte in Ermangelung eines besseren Flugzeuges auf der He 50. Nach den ersten Erfahrungen ging aus dem JG 132 am 28. März 1935 als erste Stukagruppe die Fliegergruppe Schwerin, die I./162 hervor, der am 3. April 1935 der Traditionsname »Immelmann« verliehen wurde. Am 1. April 1936 entstand neben dem Stab und der I./162 in Schwerin die II./162 in Lübeck-Blankensee; gleichzeitig in Kitzingen die I./165.
Im Technischen Amt saßen aber nach wie vor die Gegner des Sturzkampfgedankens. Oberst Wolfram Freiherr von Richthofen erließ am 9. Juni 1936 als Chef der Entwicklungsabteilung im Technischen Amt die Anordnung: ». . . Weiterentwicklung der Ju 87 wird eingestellt.« Einen Tag später, am 10. Juni 1936, übernahm Ernst Udet als Oberst das Technische Amt. Nun hatte er nach seinen jahrelangen Bemühungen auch die Möglichkeit seine Idee durchzusetzen. Sofort ließ er einen FW »Stößer« mit provisorischen Abwurfvorrichtungen für Zementbomben umbauen. Diesmal lud er General Wever und die Offiziere des Generalstabes nach Berlin ein. 40% seiner »Bomben-Angriffe« lagen direkt im Ziel. Viele waren überzeugt. Aber noch immer gab es Pessimisten. Doch Udet überwandt alle Widerstände.
Staatssekretär Milch bestätigte in einem Schreiben vom 22. Februar 1943: »Ohne Udets Arbeit wären die an und für sich technisch überlegenen Arbeiten der Junkers-Gruppe nicht so schnell wirksam geworden« und fällte das abschließende Urteil: »Die Junkers-Gruppe hat für Deutschland als erste den Stuka-Gedanken aufgenommen und technisch durchgeführt. Generaloberst Udet hat durch seine Bemühungen dem Stuka-Gedanken zum Siege verholfen und von Junkers her vorhandene Arbeiten rechtzeitig wirksam gemacht.«
Für die erste Entwicklungsstufe gab Udet 1936 Aufträge an die Henschel- und Fieseler-Werke. Aus diesem Entwicklungsauftrag entstand – wie noch ausführlich dargestellt wird – die Hs 123. Die zweite Ausschreibung gewann die Ju 87 – damit waren die beiden Sturzkampfflugzeuge des Zweiten Weltkrieges geschaffen.

SCHLACHTFLIEGER ALS EIGENER TAKTISCHER LUFTKRIEG

Entscheidenden Einfluß auf die weitere Entwicklung nahm das Kampfgeschehen in Spanien. Dort wurde diese Art von Luftkrieg als eigener taktischer Einsatz im spanischen Bürgerkrieg 1937 bei der Legion Condor entwickelt. Geboren wurde der Gedanke, die Luftwaffe zur unmittelbaren Unterstützung des Heeres einzusetzen, bei der 3. Staffel der Jagdgruppe 88 in Spanien unter Oberleutnant Pitcairn. Diese Staffel flog die He 51, eine Maschine, die schon damals als Begleitjäger zu langsam war und daher im März 1937 als Schlachtflugzeug diente. Unter Oberleutnant Galland erwarben sich die Tiefflieger bald einen guten Namen. Sie hatten die Aufgabe, die Infanterie im Angriff zu unterstützen, die Bewegungen hinter den feindlichen Linien zu unterbinden und die gegnerische Artillerie auszuschalten. Bald trat die spanische Infanterie ohne die »Cadenas« oder »Trebajadores« nicht mehr zum Angriff an. Sobald die 3. Staffel mit ihren He 51 im Tiefangriff über der Front erschien, stellte die gegnerische Artillerie das Feuer ein, und mancher Gegenstoß wurde allein durch die Tiefflieger verhindert. Behälter mit Benzin und Brand- und Splitterbomben ergaben die ersten Flüssigkeitsbrandbomben. Geflogen wurde noch ohne Funkverbindung Boden-Bord oder Bord-Bord, also in reiner Sicht-Formation mit Winkzeichen. Galland, der spätere General der Jagdflieger, in Spanien Oberleutnant und Staffelkapitän, berichtet aus dieser Zeit:

»Je nach Lage und Auftrag wurde die Jagdgruppe für den Luftkampf als Jäger oder zur Bekämpfung von Erdzielen als Schlachtflieger eingesetzt, wie das auch im Ersten Weltkrieg üblich war. Die säuberliche Scheidung zwischen Jäger und Schlachtflieger ergab sich eigentlich erst aus den Erfahrungen im weiteren Verlauf des Spanienkrieges. Und zwar hatte diese Entwicklung gerade zu dem Zeitpunkt begonnen, als ich die 3. J 88 übernahm. Nur meine Staffel behielt die alten He 51, während die beiden anderen auf Me 109 umgerüstet wurden . . .

Der nationalen Infanterie brachten wir Schlachtflieger Erleichterung und Unterstützung und waren daher entsprechend beliebt. Die ›cadenas‹ (Ketten) oder ›trabajadores‹ (Arbeiter), wie wir von ihr genannt wurden, hatten die Aufgabe, die Infanterie im Angriff voranzubringen, Bewegungen hinter den

feindlichen Linien niederzuhalten, Artillerie des Gegners niederzukämpfen, das Heranschaffen von Reserven zu verhindern und Gegenstöße im Keim zu ersticken. Die deutschen Tiefflieger wurden zum unentbehrlichen Requisit jeder nationalen Operation. Die Roten hatten den Schlachtfliegern der Legion nichts gleichwertiges entgegenzusetzen. Freilich hat gerade die Rote Armee aus ihren spanischen Erfahrungen mit uns viel gelernt und die Schlachtfliegerei in einem Maße ausgebaut, von dem jeder Ostfrontkämpfer des Zweiten Weltkrieges nur sehr ernst zu berichten weiß . . .

Unsere He 51 trug ganze sechs-Kilo-Splitterbomben im Rumpf. Sie war mit zwei Maschinengewehren bewaffnet, die nicht, wie das später selbstverständlich war, elektropneumatisch durchgeladen und mit einfachem Druck auf einen Knopf ausgelöst wurden, sondern sie mußten fast nach jedem Feuerstoß manuell durchgeladen werden. Dabei schlug man sich oft an irgendwelchen Hindernissen im engen und unglaublich heißen Führersitz die Knöchel blutig und geriet erheblich ins Schwitzen. So flogen wir an heißen Tagen nur mit einer Badehose bekleidet und sahen, wenn wir vom Einsatz zurückkehrten, verschwitzt, mit Öl beschmiert, von Pulverdampf geschwärzt, Kohlentrimmern sehr ähnlich. Ständig waren wir auf Verbesserungen der Technik und Taktik bedacht, um die Wirkung unserer Waffe zu erhöhen. So entsinne ich mich, daß wir bei den Angriffen gegen Bergstellungen vor Oviedo zum erstenmal eine Art ›Bombenteppich‹ ausprobierten . . .

Bei der generalstabsmäßigen Ausarbeitung einer möglichen Luftlandeoperation gegen die Tschechoslowakei, erkannte man in Berlin die Bedeutung, die dabei der Schlachtfliegerei zukommen würde. Und man entsann sich plötzlich der zahlreichen Erfahrungsberichte, die wir Schlachtflieger seit Jahr und Tag aus Spanien geschickt hatten. Sauber gebündelt und sorgfältig registriert ruhten sie in den Panzerschränken des Reichsluftfahrtministeriums. Jetzt sollten sie endlich ausgewertet und praktische Nutzanwendungen aus ihnen gezogen werden. Dazu brauchte man Schlachtflieger mit Spanienerfahrung. Und derjenige, der zwangsläufig am meisten davon im Laufe des letzten Jahres gesammelt hatte, war – zu meinem Leidwesen – ich . . .

Mit wehmütigen Gefühlen stand ich zum letzten Mal vor meiner braven alten Heinkel 51 mit der Nummer 78, mit der ich fast alle meine 300 Einsätze im spanischen Bürgerkrieg geflogen hatte. Sie hatte mit mir manch brenzlige Situation durchgestanden . . . Aber Pilot und Flugzeug hatten sich die ganze Zeit über die Treue gehalten. Merkwürdig, daß etwas, zu dem man so starke fast zärtliche Beziehungen hat, nur tote Materie sein soll.

Ein Telegramm rief mich ins RLM nach Berlin zurück. Die Arbeit, die mich erwartete, war unaufschiebbar. Es sollten auf unseren Erfahrungen in Spanien fußend, Richtlinien für Organisation, Ausbildung und Einsatz von Schlachtfliegerverbänden ausgearbeitet werden. Die Technik hatte sich auf alle Erfahrungen gestützt und praktischen Nutzen aus ihnen gezogen . . . Nach

wenigen Tagen schon bekam die Abteilung, in der ich arbeitete, den Befehl, zwei Schlachtgeschwader buchstäblich aus dem Boden zu stampfen, spätestens bis vorgestern, natürlich! Die Aufstellung dieser beiden Schlachtgeschwader wurde unter dem Druck der gespannten außenpolitischen Entwicklung tatsächlich innerhalb der befohlenen Frist von wenigen Wochen beendet. Es mußte dabei viel improvisiert werden. Die jungen, bunt zusammengewürfelten Besatzungen wurden einer rücksichtslosen Schnell-Ausbildung unterzogen. Die Flugzeugausstattung war eine Typensammlung bestenfalls zweiter Garnitur: He 51, Hs 123, He 45. Aber die fünf Schlachtgruppen standen am befohlenen Tage einsatzbereit. Eines der beiden Geschwader übernahm mein Chef als Kommodore, und mich als Adjutant und I a . . .«
Nach den Erfahrungen in Spanien war nun ausgerechnet der frühere Gegner Freiherr von Richthofen die treibende Kraft für die Entwicklung geworden. Er hatte in Spanien eine besondere Taktik für den Einsatz von Nahkampffliegerverbänden in enger Zusammenarbeit mit dem Heer entwickelt. (Und hat später mit dem VIII. Fliegerkorps die großen Erfolge der Nahkampffliegerverbände erzielt!) Im Sommer 1938 standen fünf Schlachtgruppen, und zwar die Gruppen 10 unter Hauptmann Graf von Pfeil und 20 unter Major Rentsch in Tutow, die Gruppen 30 unter Hauptmann von Eschwege und 40 unter Major Spielvogel in Fassberg und die Gruppe 50 unter Hauptmann von Kornatzki in Lechfeld. Die Schlachtgruppen 10 und 50 flogen mit Hs 123, die übrigen Gruppen mit Arado 66, He 45, He 46 und He 51. (Siehe Seite 280.)
Nachdem diese Verbände am 1. August 1938 mit der Ju 87 ausgerüstet worden waren, erfolgte am 1. November 1938 die Umbenennung in Sturzkampfgruppen. Die Schlachtgruppe 20, nunmehr die I./St. G. 160, wurde nach Insterburg verlegt. Die Fliegergruppe 30 kam zur I./St. G. 162 nach Schwerin und die Fliegergruppe 50 wurde die II./St. G. 163 auf dem Fliegerhorst Breslau.
Aus den Fliegergruppen 10 und 40 entstand die erste und für Jahre einzige Schlachtfliegergruppe der deutschen Luftwaffe, die II. (Schlacht)/LG 2 in Tutow unter Major Werner Spielvogel.
Eine erneute Umbenennung erfolgte am 1. Juni 1939: Aus der I./St. G. 160 wurde die I./St. G. 1 – von nun an bekannt als die »Insterburger Gruppe« oder nach ihrem Kommandeur benannt, die »Hozzel-Gruppe«. Aus der I./163 entstand die I./St. G. 2 in Cottbus, aus der I./St. G. 162 die II./St. G. 2 in Stolp-Reiz und aus der II./St. G. 163 die III./St. G. 2 »Immelmann« in Langensalza, aus der I./165 in Kitzingen wurde die I./St. G. 77 in Brieg, aus der II./165 in Schweinfurt die II./St. G. 77 in Breslau, die III./165 in Wertheim wurde die III./St. G. 51, in Graz wurde die seit dem 1. April 1938 bestehende I./168 in I./St. G. 76 umbenannt. Eine Sonderstellung nahm die 4.(Stuka)186 ein. Sie war als Trägersturzkampfstaffel für den im Bau befindlichen Flugzeugträger »Graf Zeppelin« am 1. Oktober 1938 aufgestellt worden und blieb bis zum 8. November 1939 als selbständige Staffel im Einsatz.

Nach der Gen. Qu.-Meldung vom 2. September 1939 standen für den Einsatz bereit: Neun Sturzkampfgruppen mit insgesamt 366 Ju 87 A und B und eine Schlachtfliegergruppe, die II.(Schlacht)/LG 2, mit 40 Hs 123.
Die Stukagruppen waren: I./St. G. 1, die I., II. und III./St. G. 2, die I. und II./St. G. 77, I./St. G. 76, die IV./LG 1, die III./St. G. 51 und die 4.(Stuka)186 (T).
Diese 9⅓ Sturzkampfgruppen zu Beginn des Krieges wurden trotz ständig steigender Härte des Krieges und der immer häufiger werdenden Anforderung durch das Heer, nur geringfügig erhöht. Sie erreichten im Sommer 1943 ihren Höhepunkt mit 13 Gruppen. Nach der Neuorganisation der Nahkampffliegerverbände im Oktober/November 1943 schwankte die Zahl der Schlachtfliegergruppen zwischen 19 und 22. (Siehe Anhang, Seite 282.) Aber auch diese Zahl täuscht, denn nach den Meldungen des Generalquartiermeisters, bestätigt durch die Studien von General Mahlke (einem der ersten Gruppenkommandeure der Stukawaffe), betrug »die Zahl der für den Einsatz verfügbaren Stuka-Flugzeuge (Ju 87) und Besatzungen zu keiner Zeit mehr als 360. Hohe Verluste ließen die Gefechtsstärken der Gruppen in den Hauptphasen der Kämpfe oft auf weniger als 15 Flugzeuge absinken . . . Ende 1942 waren insgesamt nur noch knapp 200 Stukas einsatzbereit . . . Allein das St. G. 2 ›Immelmann‹ verlor 1943 an der Ostfront innerhalb von acht Monaten 89 Besatzungen, darunter zwei Gruppenkommandeure und sechs Staffelkapitäne, die mehr als 600 Feindflüge erfolgreich bestanden hatten. Die Verlustmeldungen des Generalquartiermeisters der Luftwaffe weisen vom Kriegsbeginn bis zum 30. September 1943 insgesamt 1269 Stukabesatzungen aus.«
Obwohl Stukaverbände und Schlachtflieger von Beginn des Krieges an nahezu die gleichen Einsätze flogen und schon bald im Verlauf der Kampfhandlungen die Aufgaben gleich geworden waren, hatten sie unverständlicherweise verschiedene Unterstellungsverhältnisse: In der Inspektion 2 waren Kampf- und Stukaflieger vereint, in der Inspektion 3 Jagd-, Zerstörer- und Schlachtflieger. Dies führte oft zu Mißverständnissen und im Einsatzbefehl zu Schwierigkeiten. Die beiden Inspektionen bestanden seit 1935. Die Inspektion 3 wurde nacheinander von Udet, von Greim, Loerzer, Raithel, Junck, von Massow, von Döring und dann von Mölders und Galland geführt. »Um meiner neuen Aufgabe gerecht zu werden,« berichtet Galland, »und um allein die räumlichen und zeitlichen Schwierigkeiten überbrücken zu können, die die ungeheuere Ausdehnung der Fronten bot, holte ich mir bald zwei bewährte Frontoffiziere als Inspekteure, den Oberstleutnant Weiß für die Schlacht- und den Oberstleutnant Lützow für die Jagdverbände.« Das war ein Übergang. Als es im Kriegsjahr 1943 fast nur noch galt, den hart kämpfenden Heeresverbänden direkt vor der Frontlinie zu helfen, schuf Generaloberst Günter Korten als neuer Generalstabschef im September 1943 eine eigene Dienststelle, in der alle Sturzkampfgruppen und Schlachtflieger beim »General der Schlachtflieger«

vereint, alle Sturzkampf-, Schlachtflieger-, Schnellkampf- und Panzerjägerverbände in Schlachtflieger umbenannt wurden. Der »General der Schlachtflieger« war der Waffenvorgesetzte der Schlachtflieger, dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe unmittelbar unterstellt, und hatte die Aufgaben, die Zusammenarbeit mit dem Oberkommando der Luftwaffe (Generalstab), den Oberkommandos des Heeres und der Marine, die Voraussetzungen für die höchste Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Schlachtfliegerei sicherzustellen. Seine Aufgabengebiete waren: Überwachen der Planung und der Lenkung der technischen Weiterentwicklung der Flugzeuge, Waffen und Geräte der Schlachtflieger, Überwachung der Planung zur Sicherstellung des Nachschubes der Waffen und Geräte und Sicherstellen des personellen Nachschubes für die Schlachtfliegerverbände. In seiner Dienststelle mußten sämtliche Fronterfahrungen der Schlachtflieger und die Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit anderen Wehrmachtsteilen erfaßt werden, ihre Auswertung und Herausgabe als Einsatzrichtlinien erfolgen und ihre praktische Anwendung, sowie die Ausbildung der Schlachtflieger überwacht werden.

Am 1. September 1943 berief das Oberkommando der Luftwaffe Oberstleutnant Dr. Ernst Kupfer, den Kommodore des Stuka-Geschwaders 2 »Immelmann«, zum ersten General der Schlachtflieger. Am 5. Oktober 1943 erschien die Geheime Kommandosache Nr. 11125/43 vom Oberkommando der Luftwaffe, 2. Abt. für die Schaffung der Schlachtfliegergeschwader. Zwei Tage später folgte die Anordnung zur Schaffung der Nachtschlachtverbände aus den bisherigen Störkampfstaffeln. Am 18. Oktober 1943 wurden die Nahkampfverbände in Schlachtfliegergeschwader umbenannt. Gleichzeitig begann die Umrüstung von Ju 87 auf FW 190. Aus dem St. G. 1 wurde das SG 1, aus St. G. 2 »Immelmann« das SG 2 »Immelmann«, aus St. G. 3 das SG 3, aus St. G. 77 das SG 77. Die I./St. G. 5 wurde I./SG 5 und die neugeschaffene IV.(Pz)/SG 9 vereinte die bisherigen fünf Panzerjägerstaffeln. Das im Januar 1942 aus der II.(Schlacht)/LG 2 mit zwei Gruppen entstandene Schlachtgeschwader 1 wurde aufgelöst. Da die II./St. G. 77 und II./St. G. 2 noch als Stukagruppen im Einsatz blieben, wurde die I. Gruppe des bisherigen Schlachtgeschwaders 1 umbenannt in II./SG 77 und die II. Gruppe in II./SG 2. Das in Afrika und Italien kämpfende Schlachtgeschwader 2 wurde mit seinen zwei Gruppen ebenfalls aufgelöst und umbenannt: Der Stab bildete nunmehr den Stab des SG 4, die I. Gruppe wurde I./SG 10, die II. Gruppe die I./SG 4. Neu entstand das Schlachtgeschwader 4 mit drei Gruppen. Das im Dezember 1942 aufgestellte SKG 10 wurde SG 10, die II. und III. Gruppe kamen zum SG 4.

Bevor Dr. Ernst Kupfer als General der Schlachtflieger seine Ideen ganz verwirklichen konnte, starb er am 6. November 1943 auf einem Dienstflug mit der He 111 H-6 bei Saloniki den Fliegertod. Sein Nachfolger, Oberst Hubertus Hitschhold, einer der ganz alten Stuka-Piloten, beschleunigte die Umrüstung

auf FW 190. Aufgabe und Ansichten des Generals der Schlachtflieger werden in seiner Biographie gewürdigt.

Was hat diese kleine Zahl von Sturzkampffliegern geleistet! An den Schwerpunkten der Erdoperationen zusammengefaßt gelangten die Stukas schon während der Feldzüge in Polen und Frankreich zu legendärem Ruhm. »Mit Mut und taktischem Geschick überwanden sie die technischen Schwächen hoher Verwundbarkeit ihrer Flugzeuge. Gegen starke Erd- und Jagdabwehr bekämpften sie die ihnen aufgetragenen militärischen Punktziele auf dem Lande und auf hoher See bis an die Grenze der Reichweite ihrer Flugzeuge. Bei allen größeren Angriffsoperationen trug ihr Einsatz im Sturzangriff oder in rollenden Tiefangriffen vor den Angriffsspitzen des Heeres entscheidend dazu bei, den Widerstand des Gegners zu brechen. Auch in den Abwehrschlachten war ihr unermüdlicher Kampf zur Unterstützung der von feindlicher Übermacht schwer bedrängten Kameraden am Boden oft ausschlaggebend für die Überwindung ernster Krisen . . . In dem Bewußtsein, den Kameraden der Erdtruppe rettende Unterstützung zu bringen, flogen die Besatzungen oft bis zu acht Einsätzen am Tag, ungeachtet hoher Verluste auch in ihren Reihen. Mehrmals verwundet, abgeschossen, notgelandet, vom Feindgebiet zu den eigenen Linien durchgeschlagen, standen viele Besatzungen immer wieder im Einsatz. Nur wenige überlebten viele Hunderte von Feindflügen . . . Sie fanden die Kraft für ihren Einsatz bis zum Letzten in dem Bewußtsein, den Kameraden am Boden entscheidende Hilfe, oft letzte Rettung aus höchster Gefahr zu bringen. Ihr opfervoller Einsatz ist zugleich ein Hohes Lied der Kameradschaft. Als Stuka-Flieger von Freund und Feind anerkannt, sind sie mit legendärem Ruhm in die Kriegsgeschichte eingegangen.« (Mahlke).

AUFGABEN UND EINSATZ DER SCHLACHTFLIEGER

Die Aufgaben der Schlachtfliegerei bestanden in der taktischen Unterstützung des Heeres, in der Unterstützung von Fallschirm- und Luftlandeunternehmen, in der Unterstützung der Marine im Küstenvorfeld. Wo sich die Panzer vor einem feindlichen Sperriegel festrannten, wo der Infanterist an einer Flußbarriere liegen blieb und die Pioniere vor dem feindlichen Abwehrfeuer nicht aus der Deckung springen konnten, mußten Stukas und Schlachtflieger eingreifen.
Die Schlachtfliegerverbände waren, wie die in den Erdkampf eingreifenden Sturzkampfverbände, der Schrecken der Feinde geworden. Gefangenenaussagen an allen Fronten bestätigten, daß keine noch so hochwertige Truppe auf die Dauer diesen Waffen widerstehen konnte. Im Angriff und noch mehr in der Abwehr lag das Gesetz des Handelns bei den Schlachtfliegern. Den Angriffs- und Abwehrschlachten gaben die Sturzangriffe der Stukas das neue, das eigene Gepräge, das weitestgehendst das Kampfgeschehen diktierte. Durch sie bekam jeder Angriff die überraschende Stoßkraft. Ohne den Stukaeinsatz wären die rasch fortschreitenden Operationen in Polen, in Frankreich, auf dem Balkan und bis 1942 auch im Osten nicht denkbar gewesen.
Die Voraussetzung für erfolgreiche und nachhaltige Einsätze von Schlacht- und Stukaverbänden war die eigene Luftüberlegenheit, daher vor allem in den ersten Kriegsjahren die großen Erfolge. Über den Einsatz im Osten schreibt Feldmarschall Kesselring: »Die Nahkampfflieger kämpften nach den nun schon Gesetz gewordenen Regeln den Weg für die Heeresverbände, vor allem von den Panzergruppen, frei und hatten die Feindverschiebungen auf dem Kampffeld bis zur Vernichtung anzugreifen.« Als der Winter 1941 frühzeitig und in der Härte des Ostens einbrach, die deutsche Front zum Stehen kam, war der Einsatz der Schlachtflieger von besonderer Bedeutung. Kesselring schreibt: »Auch der Kampf gegen die verstärkt auftretenden und auch bei schlechtesten Bodenverhältnissen beweglichen T 34 forderte die äußerste Hingabe der Schlachtflieger im Tiefstflug über Wälder, Bäume und Ortschaften hinweg.«
Die kurzen Reichweiten der Schlachtflugzeuge wirkten sich nachteilig aus. Einsätze in die Tiefe des Raumes bis an die Grenze der Reichweite waren nur sehr selten und nur zu Beginn des Krieges möglich. Bei den frontnah gelegenen Plätzen, die durch die Kriegslage einfach notwendig wurden, fanden bei

feindlicher Luftüberlegenheit immer wieder eine Behinderung durch Jäger bei Start und Landung statt. Lagen die Einsatzplätze weit hinter der Front, war der möglichst lang gewünschte Aufenthalt über dem Gefechtsfeld zeitlich beschränkt. Die Anlage von Feldflugplätzen mit Hilfe von Eisenrosten war in der deutschen Luftwaffe nicht gelungen.
Der Verlauf des Krieges im Osten zwang die Führung dazu, der Schlachtfliegerei einen immer größeren Raum einzuräumen. Wenn schließlich in der Endphase des Krieges eine Reihe von Schlachtfliegern mit dem Eichenlaub ausgezeichnet worden sind und die höchste und nur einmal verliehene deutsche Tapferkeitsauszeichnung an einen Schlachtflieger verliehen wurde, so ist das bezeichnend für den Bedeutungswandel der Luftwaffenaufgabe.
Die Schlachtverbände waren in der Regel in Gruppen mit zwei bis vier Staffeln zusammengefaßt. Die Panzerschlacht- und Nachtschlachtgruppen waren selbständig, während bei den Tagschlachtfliegern drei Gruppen ein Geschwader bildeten. Vorschriftsmäßig waren die Staffeln mit 16 Flugzeugen ausgerüstet, die Gruppen- und Geschwaderstäbe mit je vier Flugzeugen.
Die Bewaffnung der Schlachtflugzeuge bestand anfangs nur aus zwei MG, später aus 2-cm-Kanonen und Maschinengewehren. Die Panzerschlachtverbände waren mit 3,7-cm, teilweise auch mit 5-cm-Kanonen ausgerüstet und benützten panzerbrechende Spezialmunition. In den letzten Monaten des Krieges wurden sie mit Hohlladungsraketen eingesetzt. Die gebräuchlichsten Bombenarten der Schlachtflieger gegen feste Ziele waren Sprengbomben von 50 bis 500 kg, gegen Kolonnen und Fahrzeuge Splitterbomben von 1 bis 500 kg, wobei die kleinkalibrigen Bomben von 1 und 2 kg oft in Abwurfbehältern geworfen wurden. Als Bomben gegen Panzer brachten die 4-kg-Hohlladungsbomben den Schlachtfliegern gute Erfolge.
Abstandszünder sollten die Splitterwirkung der Bomben noch erhöhen, in der Sprache der Front »Dinortstäbe« oder »Dinortspargel« genannt. Die Dinortstäbe wurden Mitte Mai 1941 auf dem Feldflugplatz Molai (Südostpeloponnes) von der I./St.G. 2, dem Kommodore Oberstleutnant Dinort, und dem Geschwader-TO »erfunden«. Sie sollten die Bomben schon über dem Erdboden zur Detonation bringen und die Splitterwirkung dadurch erhöhen. Die ersten Versuche wurden mit etwa 60 cm langen Weidenstöcken gemacht, in die Schraublöcher an den Spitzen der 50-kg-Bomben gedreht. Das Versuchsgelände war ein mit Olivenbäumen durchsetztes Getreidefeld, das Ziel ein ausgelegtes weißes Tuch. Die Tiefe des flachen Bombentrichters und die Splitterwirkung ließ sich im Umkreis aus den abgerissenen und umgelegten Getreideähren gut erkennen. Die Weidenrute erfüllte ihren Zweck nicht, da sie abbrach und den Zünder nicht vor dem Bombenaufschlag zur Auslösung brachte. Der nächste Versuch wurde mit einem gleichlangen Rundeisenstab durchgeführt. Doch auch hier entsprach die Wirkung nicht den Erwartungen. Der Stab hatte sich beim Aufschlag in die Erde gebohrt, die Bombe detonierte

noch zu spät. Erst der dritte Versuch, der mit einem Rundeisenstab, an dessen Spitze eine Metallplatte von etwa 8 cm Durchmesser angeschweißt worden war, führte zum Erfolg. Die Bombe detonierte jetzt etwa 30 cm über dem Boden. Die Splitterwirkung der Bombe war entsprechend hoch. Die Stäbe wurden in der ersten Zeit vom eigenen Werkstattzug angefertigt und bei den Angriffen auf Kreta erstmals verwandt. Später wurden diese Stäbe als »Zünderabstandsstäbe« oder »Dinortstäbe« jedoch von der Industrie angefertigt und geliefert.
Je nach Art der Ziele gab es folgende Angriffsarten: den Sturzangriff aus Höhen von 2000 bis 5000 m in einem Winkel von 60 bis 90 Grad, Sturz bis zu einer Höhe von 1000 bis 700 m, in der die Bomben ausgelöst wurden; den Schrägangriff aus Höhen von 700 bis 1500 m im Winkel von 20 bis 50 Grad mit Bombenwurf aus Höhen von 300 bis 600 m und Angriff mit Bordwaffen und Raketen und schließlich den Tiefangriff aus 100 bis 300 m Höhe oder aus dem Tiefflug heraus mit Bombenwurf aus diesen Höhen, soweit die Bomben- und Zünderart aus diesen Höhen den Abwurf zuließen. Bei diesen Tiefangriffen war die Wirkung der Bordwaffen und Raketen besonders stark. Die Bomben wurden möglichst im Einzelwurf oder paarweise geworfen. Zur Erhöhung der demoralisierenden Wirkung beim Sturzflug wurden an der Federbeinverkleidung des Fahrwerks entsprechend geformte kleine Holzpropeller befestigt. Sie drehten sich im Fahrtwind und wurden mit zunehmender Geschwindigkeit lauter. Diese sogenannten Jericho-Trompeten machten die Ju 87 zum Schrecken des Gegners. Die Heulgeräusche aber beeindruckten nicht nur den Feind, sondern auch die Besatzungen. Die Störung für die Flugzeugführer wurde erst besser, als sich die kleinen Propeller durch einen einfachen Seilzug an- und abstellen ließen.
Als die Schlachtverbände mit FW 190 ausgerüstet waren, führte abwechselnd der eine Teil des Verbandes auf dem Gefechtsfeld den Kampf gegen Erdziele durch, während der andere Teil den Jagdschutz übernahm, nachdem er vorher bereits die Bomben geworfen hatte.
Über die fliegerische und taktische Durchführung des Einsatzes eines Sturzkampfverbandes schreibt einer der erfahrensten Männer der Sturzkampffliegerwaffe, Major Friedrich Lang, im Laufe des Zweiten Weltkrieges Flugzeugführer, Staffelkapitän, Gruppenkommandeur, Geschwaderkommodore, ausgezeichnet mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern: »Die Sturzkampffliegerei wurde für den Angriff auf kleine, wichtige, meist im feindlichen Hinterland gelegene Ziele, wie Brücken, Schiffe, Züge, Gebäude, Panzer, geschaffen. Die Bomben wurden in einem Sturzwinkel von etwa 70 Grad geworfen, wobei ihre grobe Fallrichtung auf das Ziel durch die Lage der Flugzeuglängsachse bestimmt wurde. Die Fallkurve der Bomben, die sich nach dem Sturzwinkel richtete, verlangte ein mehr oder weniger weites Hinaushalten der Längsachsenrichtung über das

Ziel. Die Teilstriche des feststehenden und später verstellbaren Reflex-Visiers erleichterten diesen Vorgang.
Die Angriffseinheit war im Normalfall die Gruppe, die in ihrer Stärke die Zerstörung des Zieles mit einiger Sicherheit gewährleistete. Sie bestand im Fluge aus drei Flugzeugen der Stabskette und je neun Flugzeugen der drei Staffeln; insgesamt also aus dreißig Flugzeugen. Das anzugreifende Ziel wurde, wenn es sich nicht um ein ausgesprochenes Punktziel handelte, flächenmäßig auf die Staffeln und wenn es angebracht erschien, in diesen auch auf die einzelnen Ketten verteilt. Eine Zielaufteilung auf jedes einzelne Flugzeug kam in der Sturzkampffliegerei kaum vor, wohl aber in der Schlachtfliegerei, deren Ziele in der Kampflinie selbst oder unmittelbar dahinter lagen. Eine genaue Trennungslinie im Aufgabenbereich der Sturzkampf- und Schlachtfliegerei bestand nicht. Je mehr sich die Sturzkampfangriffe der Kampflinie näherten, umso ähnlicher wurden sie, durch die anders gearteten Ziele bedingt, der Angriffstaktik der Schlachtflieger, wobei mehrfache Bomben- und Schießanflüge auf Infanterie- und Artilleriestellungen, Kolonnen, Panzer und Ähnliches, meist im Schrägangriff von 30 bis 50 Grad durchgeführt wurden.
Im Verlauf des Krieges traten die Sturzangriffe auf entsprechende Ziele, der unmittelbaren Anforderung aber auch der Not der kämpfenden Truppe gehorchend, immer mehr in den Hintergrund, so daß die Sturzkampffliegerei, die sich allerdings schon seit Beginn des Krieges in der Mehrzahl der Einsätze im Schlachtfliegerangriff voll bewährt hatte, zur reinen Schlachtfliegerei wurde. Die Umbenennung der Verbände im Herbst 1943 war die äußere Folgeerscheinung.
Die Verbandsordnung war wie in der Kampffliegerei der in die Höhe gestaffelte Ketten-, Staffel- und Gruppenkeil. Der gegenseitige Schutz wurde dabei durch die sich überschneidenden Schußfelder der Bordwaffen am besten gewährleistet.
Den Vorkriegsanschauungen entsprechend betrug die Anflughöhe des Verbandes auf ein Ziel zur Wahrung des Überraschungsmomentes und zur Ausschaltung der Erdabwehr, etwa 6000 m. Vor dem Ziel wurde die Anflughöhe verringert und der Sturzangriff möglichst gegen den Wind in Ziellängsrichtung und aus der Sonne heraus angesetzt. Der Abflug erfolgte bei Ausnützung des Geländes, der Wolken, im aufgeschlossenen Verband.
Nach den ersten Kriegseinsätzen wurde auf Grund der Erfahrungen festgestellt, daß ein Ersteigen von 6000 m Höhe nicht erforderlich war. Mitentscheidend für die Höhenherabsetzung war wohl auch die nicht gerade angenehme Benützung des Sauerstoffgerätes. In den »Ju 87«-Verbänden wurde früher oder später auch die Betätigung der Sturzflugbremsen weggelassen. Diese hatten die Sturzgeschwindigkeit von etwa 650 km/h im 70-Grad-Sturz auf 450 km/h herabgesetzt und ein ruhigeres Zielen ermöglicht. Ohne Bremsen konnte

der Angriff zügiger durchgeführt werden, da die durch das ungleichmäßige Aus- und Einfahren der Bremsen verursachten Geschwindigkeitsunterschiede Unruhe in den Verband brachten. Außerdem fiel ein Bedienungsvorgang vor und nach dem Angriff weg, der neben dem Schließen und Öffnen des Kühlers und dem Ausschalten des Höhenladers vor dem Sturz, die Aufmerksamkeit des Flugzeugführers mitbeanspruchte und von seiner Konzentration auf den Bombenwurf selbt zum Teil ablenkte. Ein weiterer Grund für das Weglassen der Bremsen war die zunehmende Stärke der Erdabwehr, die ein Durchfliegen des gefährdeten Raumes mit nicht herabgesetzter Geschwindigkeit ratsam erscheinen ließ. Der Zielvorgang, die Treffgenauigkeit und die Auslösehöhe wurden dadurch kaum ungünstig beeinflußt. Der größere Abfangradius konnte durch schärferes Abfangen vermieden werden, wobei allerdings die durch die erhöhte Beschleunigung hervorgerufene, nur Sekunden anhaltende Blutleere in der Netzhaut und der dadurch verursachte kurze Ausfall des Sehvermögens, in Kauf genommen werden mußte. In der Weiterentwicklung der »Ju 87« schaltete sich der Höhenlader automatisch ein und aus. Die Bedienung des Kühlers wurde durch die Betätigung von entsprechend gefärbten Knöpfen an Stelle des einrastenden Hebels erleichtert. Der spätere Einbau der automatischen Abfangvorrichtung beruhte vielleicht auf einer guten Idee, für die bewegliche »Ju 87« war sie aber völlig unangebracht, da sie in den meisten Fällen durch gewaltsame Unterbrechung des Zielvorganges nur störend wirkte. Aus diesem Grunde wurde sie von den Verbänden und vom Werk aus nicht mehr eingebaut. Der Flugzeugführer war wieder der alleinige Beherrscher des Flugzeuges. Er konnte tiefer stürzen, wenn es erforderlich war und brauchte den Steuerknüppel nicht mit einem Druck von 75 kg gegen den Willen der Abfangvorrichtung nach vorne zu drücken, um weiter stürzen bzw. das Ziel besser erfassen zu können. Platz zum Abfangen war immer, oder fast immer, vorhanden.

Der Jagdschutz spielte für den erfolgreichen Einsatz des Sturzkampfverbandes eine wesentliche Rolle. Er ermöglichte den Flugzeugführern eine fast völlige Konzentration auf das Ziel. Im Polen-, West- und Südostfeldzug traten Feindjäger wenig oder nur zu Beginn in Erscheinung. Im Feldzug gegen die Sowjetunion spielten sie schon eine weit größere Rolle. Die geschwindigkeitsmäßige Unterlegenheit der »Ju 87« konnte nur durch ihre Wendigkeit und zweckmäßiges Fliegen im Verbande ausgeglichen werden. Die starr eingebauten und beweglichen Waffen trugen das Ihre zur Abwehr bei. Die zahlenmäßige Überlegenheit der feindlichen Jäger in der zweiten Hälfte des Afrikafeldzuges, bei den Kämpfen in Italien und im Invasionsangriff im Westen, machte den Einsatz der »Ju 87«-Verbände auf diesen Kriegsschauplätzen unmöglich, zumal auch die Ausbildungsgüte der eigenen Jagdflieger, durch die Kriegslage bedingt, gegen Ende des Krieges hinter der der westlichen Alliierten zurückblieb. Die im Frühjahr 1944 beginnende Umrüstung der »Ju 87«-Verbände auf den ehemaligen Jagdeinsitzer »FW 190«, sollte Abhilfe schaffen. Die umgerüsteten Verbände blieben im Osten und wurden dort weiterhin mit gutem Erfolg eingesetzt. In Italien und im Westen hatten die alten Schlachtfliegerverbände der Vorkriegszeit, in den vom Feinde völlig beherrschten Lufträumen, einen sehr schwierigen Stand.

Der Funkverkehr im Sturzkampf- und Schlachtfliegerverband beschränkte sich fast ausschließlich auf den Bord zu Bord – oder Bord-Boden-Sprechverkehr. Beide dienten der Verbandsführung, der Zielerfassung und der Verbindung zur kämpfenden Truppe im Zielraum. Funkdisziplin war die Voraussetzung für die gute Durchführung dieser Aufgaben.

Die Gruppe war im Einsatz dem Geschwaderstab, aber auch einer Division oder einem Fliegerkorps direkt unterstellt. Der Einsatzbefehl, der sich auf die wichtigsten Punkte für den Angriff beschränkte, wurde im Gruppengefechtsstand vom Kommandeur, im Ausnahmefall vom Adjutanten oder einem dazu bestimmten Gefechtsstandoffizier, entgegengenommen. Der Frontverlauf wurde in die Lagenkarte eingetragen und laufend berichtigt. Die dem Einsatz zugrundeliegenden Karten hatten den Maßstab 1 : 1 000 000, 1 : 300 000, 1 : 100 000 mit und ohne Gitternetz und das Luftbild.Für die Einsatzbereitschaft der Gruppe gab es verschiedene, von der Lage abhängige, Einsatzbereitschaftsstufen. Die sofortige Einsatzbereitschaft setzte schnellstes Betanken, Beladen und Munitionieren nach der Landung voraus. Bei zweistündiger Einsatzbereitschaft z. B. mußten die Staffeln zwei Stunden nach Durchgabe des Einsatzbefehles startklar sein. Die Rufnamen und die Frequenz der Staffeln und des Gruppenstabes waren für einen Zeitabschnitt im voraus schriftlich festgesetzt. Nach Erhalt des Einsatzbefehles mußte sich der Kommandeur in kürzester Zeit im Groben über die Durchführung des Angriffes im Klaren sein. Die Staffelkapitäne hielten sich je nach der Einsatzbereitschaftsstufe im Gruppengefechtsstand, auf den Liegeplätzen oder in der Unterkunft auf. Ein schriftlicher Einsatzbefehl wurde nur in besonders wichtigen Ausnahmefällen, meistens vor Beginn einer neuen Offensive, gegeben. Die Gruppeneinsatzbesprechung enthielt die Angaben über das Ziel, die flächenmäßige Zielverteilung, die Anflughöhe, die Mindestzahl der Bomben- und Schießanflüge, die voraussichtliche Angriffs- und Abflugrichtung, die Reihenfolge der Staffeln im Angriff, die Beladung und Zünderstellung, den Startzeitpunkt, die Reihenfolge des Startes und der Landung, den zeit- und höhenmäßig festgelegten Treffpunkt mit dem Jagdschutz, den Frontverlauf und die Lage. Das Wetter und die feindliche Abwehr wurden entsprechend berücksichtigt. Der älteste Staffelkapitän mußte nach einem etwaigen Ausfall des Kommandeurs sofort in der Lage sein, den Angriff reibungslos durchführen zu können. Anschließend besprachen die Staffelkapitäne den Einsatz mit ihren Besatzungen auf den Liegeplätzen. Die Beladung wurde, wenn es erforderlich war, schon vorher vom Gruppengefechtsstand an die Staffeln durchgegeben. Pünktlich standen

die Flugzeuge am Start, der je nach der Größe und Beschaffenheit des Platzes in der geschlossenen Gruppe, Staffel oder auch nur Kette durchgeführt werden konnte. Die Flugzeuge sammelten in einer Linkskurve, deren Länge von der Art des Startes abhing. Die Steigfluggeschwindigkeit war so bemessen, daß die hintersten Flugzeuge des stark nach vorne aufgeschlossen fliegenden Verbandes jederzeit gut mitkommen konnten. Das Auseinanderziehen der Gruppe und Staffeln in die Länge mußte unbedingt vermieden werden. Das galt vor allem dann, wenn schon vor dem Ziel mit dem Angriff feindlicher Jäger gerechnet werden mußte. Außerdem wurde durch eine zu weit auseinander gezogene Gruppe dem Jagdschutz die Arbeit erschwert. Der Abstand der einzelnen Flugzeuge untereinander war so groß, daß die Aufmerksamkeit der Flugzeugführer nicht nur allein durch den zu engen Verbandsflug in Anspruch genommen wurde. Das Mitorientieren, die Beobachtung des Luftraumes, das Dranbleiben und die Konzentration auf das Ziel waren die wichtigsten vom Flugzeugführer zu beachtenden Punkte. Für die Überwachung des Flugzeuges genügte zum Großteil das Gehör. Auf den Jagdschutz wurde bei schwierigen Einsätzen über dem Treffpunkt in einer Linkskurve gewartet. In den meisten Fällen blieb die Gruppe aber auf Kurs und wurde von den Jägern eingeholt. Der Jagdschutz war schlecht, wenn er sich zu weit vom Verbande entfernte und dadurch einzelnen Feindjägern den Angriff ermöglichte. In vielen Fällen mußte die Gruppe dann gegenkurven, um den Jägern die günstige Angriffsposition zu nehmen und möglichst selbst mit den starr eingebauten Waffen schießen zu können. Oft genügte aber auch das Fliegen einer Schlangenlinie, durch welche dem Feind das Treffen erschwert und den Fliegerschützen das Schießen erleichtert wurde. Das Leitwerk der »Ju 87« lag mitten im Schußfeld der beweglichen Maschinengewehre und hatte bis zum Einbau des Abweisers ab und zu auch einige Löcher, deren Ursache nicht die feindlichen Waffen waren. Wenn der Fliegerschütze schoß, durfte der Flugzeugführer die Richtung nur zügig ändern. Etwa 5 Minuten vor dem Angriff nahm der Gruppenkommandeur, wenn es der Einsatz erforderte, die Funkverbindung mit dem Fliegerleitoffizier der kämpfenden Truppe auf. Die Gitternetzkarte, deren Quadrate mit Buchstaben bezeichnet waren, diente der Verständigung über Lage und Ziel. Kurz vor dem Ziel nahmen die Staffeln selbständig oder nach einer entsprechenden Durchgabe des Verbandsführers die keinem festen Schema unterliegende Angriffsformation ein. Sie konnte von dem etwas in die Tiefe gezogenem Gruppenkeil bis zur Gruppenreihe – rechts wechseln. In den meisten Fällen wurde aus einer leichten, manchmal auch stärkeren Linkskurve angegriffen, sodaß die Staffeln und in den Staffeln wiederum die Ketten und einzelnen Flugzeuge nach rechts hinausscheren mußten. Der Gruppenkeil hatte den Vorteil, daß die Bomben in kürzester Zeit geworfen wurden und der Verband gleich nach dem Abfangen geschlossen feindliche Jagdangriffe abwehren konnte. Dabei erforderten die Abwehrbewegungen auf engem

Raum, um Zusammenstöße zu vermeiden, den Großteil der Aufmerksamkeit der Flugzeugführer und Fliegerschützen. Bei Schlachtfliegerschrägangriffen war die ›Reihe – rechts‹ zur Erfassung der Einzelziele und zu deren Bekämpfung am zweckmäßigsten, wobei dann eine fast zusammenhängende auf- und absteigende Ringformation entstand. Nach einem Sturzangriff wurde den Flugzeugen das Aufschließen durch Fahrtverminderung der vorderen Flugzeuge, fliegen von Schlangenlinien oder eines Kreises, am schnellsten ermöglicht. Wenn das Durcheinander zu groß war, mußte sich das Führungsflugzeug durch Wackeln um die Längsachse bemerkbar machen und so, evtl. auch durch eine entsprechende Ansage im F.T., den Abflug einleiten. Wenn das Aufschließen des Verbandes nicht klappte, konnten abhängende Flugzeuge in schwere Bedrängnis geraten und von Jägern reihenweise, von hinten angefangen, abgeschossen werden.
Eine günstige Bewölkung von etwa 4/10 Bedeckung konnte dem Angriff sehr förderlich sein, da er überraschender kam und die Flugzeuge dem Erdbeschuß nicht so ausgesetzt waren. Den feindlichen Jägern wurde der Angriff, den eigenen aber auch der Schutz des Verbandes erschwert.
Die Beladung bestand aus der Rumpfbombe, die durch die Bombenabweisergabel aus dem Luftschraubenkreis hinausgeschwenkt wurde und den Flächenbomben. Sie konnten gleichzeitig, in einer automatisch ausgelösten kurzen Reihe oder in einer beliebigen Reihenfolge, wobei die eine Hand den Bombenauslöseknopf am Steuer drückte und die andere durch Umlegen der Sicherungshebel die einzelnen Bomben auslöste, geworfen werden. Im Augenblick des Auslösens war es angebracht ruckartige Steuerbewegungen zu vermeiden. Beschädigte Bombenstecker und verkürzte Luftschraubenblätter konnten die Folge sein. Die Bomben wurden je nach der Beschaffenheit des Zieles mit und ohne Verzögerung geworfen. Die Auslösehöhe im Sturzangriff schwankte zwischen 600 und 1000 Metern. Im Schrägangriff war der tiefste Punkt von rd. 200 Metern für das Auslösen durch die Zeit, welche die Bomben für das Scharfwerden benötigten, bestimmt. Erfolgreiche Schießanflüge verlangten ein möglichst dichtes Herangehen an das Ziel. Flugzeugführer, welche ihre Bomben zu früh auslösten, brachten die vor ihnen noch tiefer stürzenden in unnötige Gefahr. Im Schlachtfliegereinsatz wurden die Flächenbomben meistens zuerst abgeworfen, vor allem wenn es sich um 250-kg-Bomben handelte.
Die Höhe, aus welcher die Angriffe angesetzt wurden, schwankte zwischen 400 – 800 Metern für Schräg- und 4000 Metern und mehr für Sturzangriffe. Ausschlaggebend war das Überraschungsmoment, die Mindesthöhe von etwa 2000 m für einen gut geflogenen Sturzangriff, die Luft- und vor allem die Erdabwehr des Gegners.
Die Formation des Rückfluges war wiederum der Gruppenkeil. Die Flughöhe richtete sich nach der unterwegs vorhandenen feindlichen Erdabwehr.

Gelandet wurde aus der Reihe-rechts mit möglichst geringen Abständen. Die Ausrollstrecke mußte soweit ausgedehnt werden, daß die Flugzeuge beim Abbiegen nach links von der hinterher landenden nicht gerammt werden konnten. Die Aufmerksamkeit des Fliegerschützen trug zur Vermeidung derartiger Unfälle bei.
Der Funksprechverkehr wurde während des Fluges nicht unnötigerweise angewandt. Meistens diente er kurz vor oder im Angriff der besseren Zielerfassung. Beschädigten Flugzeugen konnte auf dem Abflug fernmündlicher Beistand geleistet werden. Unüberlegtes und unklares Gerede konnte sogar im Bordsprechverkehr zwischen Flugzeugführer und Fliegerschützen zu unangenehmen Mißverständnissen führen.
Einmal störten einen Flugzeugführer auf dem Rückflug von einem Einsatz die starken Nebengeräusche im F.T. Er sagte deshalb dem Fliegerschützen, daß er den Kasten abstellen soll. Zu seiner und zur Verwunderung der anderen Flugzeugbesatzungen sprang der Fliegerschütze über Bord und schwebte mit dem Fallschirm zur Erde. Er hatte verstanden, daß er abspringen soll.
Nachdem die Flugzeuge auf ihren Liegeplätzen abgestellt waren und die Warte etwaige Beanstandungen zur Kenntnis genommen hatten, wurde der Einsatz in der Staffel und anschließend im Gruppengefechtsstand durchgesprochen. Die Erfolgsmeldung wurde der vorgesetzten Dienststelle durchgegeben.
Im Schlachtfliegereinsatz wurde die Gruppe auch staffelweise eingesetzt, wenn es darauf ankam das Ziel möglichst pausenlos anzugreifen. Der Staffelkapitän erhielt dann vom Gruppenkommandeur den Einsatzbefehl, der sich hauptsächlichst auf die Beladung, das Ziel selbst, die Start- und Angriffszeit beschränkte. Die weiteren, dem Staffelkapitän überlassenen Entscheidungen und Maßnahmen waren für den Erfolg des Fluges ausschlaggebend. Der Jagdschutz hielt sich bei derartigen Einsätzen meistens schon im Zielraum auf.

BEISPIELE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON STURZKAMPF- UND SCHLACHTFLIEGERANGRIFFEN MIT DER »JU 87« IM SCHULFLUG UND IM FRONTEINSATZ

Die ersten Bombenwurfübungen führte der Sturzkampfflieger im Einzelflug durch. Die Beladung mit Zementbomben, die Anflug- und Auslösehöhe waren in der zu fliegenden Übung vorgeschrieben. Der Anflug erfolgte z. B. in 2500 m Höhe gegen den Wind in gerader Richtung auf das Bombenkreuz. Kurz vor dem Ziel wurden die Sturzflugbremsen ausgefahren, der Kühler geschlossen und anschließend, nachdem das Bombenkreuz im Bodenfenster der »Ju 87« sichtbar wurde, zügig über den Motor in den Sturzflug gedrückt, dessen Winkel dabei 70 Grad betrug. Der Haltepunkt oder die Visierstellung wurden vorher angegeben. Nach dem Abfangen wurden die Sturzflugbremsen

eingezogen und der Kühler geöffnet. Übungsschießanflüge erfolgten für den Flugzeugführer und Fliegerschützen auf Erdscheiben, wobei der Fliegerschütze aus einer hochgezogenen Links- bzw. Rechtskurve heraus schoß. Vorbedingung für das Übungsbombenwerfen im Verbande war die vollkommene Beherrschung des Flugzeuges und das sichere Verhalten in jeder Lage des Verbandsfluges.
Zu einer beachtlichen Leistung auf diesem Gebiet brachte es die I. Gruppe des »Immelmann« Geschwaders im Herbst 1940 in Frankreich. Die Anflughöhe auf das bei Caen ausgelegte Bombenkreuz betrug etwa 3000 m. Gestürzt wurde in der Anflugformation, dem Gruppenkeil. 25 – 30 Flugzeuge warfen die Zementbomben in 22 Sekunden auf das Ziel. Ausschlaggebend für die gute Bombenlage war der richtige Ansatz zum Sturz durch den Verbandsführer. Nach dem Abfangen flogen die Flugzeuge, sich über- und unterschneidend, Abwehrbewegungen, welche die vollste Aufmerksamkeit der Flugzeugführer und auch Fliegerschützen verlangten. Nur dem guten Ausbildungsstand der damaligen Flugzeugführer war es zu verdanken, daß alles ohne Zusammenstöße ablief.

ANGRIFFE AUF BRÜCKEN

Brücken waren Punktziele, die vor allem bei seitlichem Wind schwer zu treffen waren. Sie wurden bei starker Flakabwehr, wie es fast immer der Fall war, im Sturzangriff, bei fehlender oder geringer Abwehr auch im Schrägangriff, möglichst in Brückenlängsrichtung und gegen den Wind, angegriffen. Die zerstörende Wirkung auf Stahlgitterkonstruktionen war nicht sehr groß, denn diese hielten viel aus bevor sie zusammenstürzten, es sei denn, daß die Bomben ein Auflager trafen. Holz- und Pontonbrücken wurden mit wesentlich besserem Erfolg angegriffen, doch wurden sie, vor allem im Osten, sehr schnell wieder instandgesetzt. Die möglichst grobkalibrigen Bomben wurden in der Regel auf hochliegende Stahlbrücken ohne Verzögerung geworfen, denn die Wahrscheinlichkeit, daß ein Steinpfeiler durch eine mit Verzögerung geworfene Bombe zum Einsturz gebracht wurde, war sehr gering. Hingegen konnten die gleich detonierenden Bomben in der Eisenkonstruktion doch erhebliche Zerstörungen anrichten. Hochliegende, vor allem aber tiefliegende schwimmende Balken- und Pontonbrücken wurden mit gemischter Zünderstellung angegriffen, da unter Umständen eine mit Verzögerung losgehende Bombe ein wesentlich größeres Loch in die Brücke reissen und auch die Holzpfeiler restlos zerstören konnte.
Die I./St.G. 2 griff im Sommer 1942 im Vormarsch auf Stalingrad in zwei Einsätzen die hinter dem russischen Brückenkopf gelegene Holzbrücke über den Don bei Kalatsin an. Der Anflug erfolgte wegen der zu erwartenden

Erdabwehr in etwa 3500 m Höhe. Der Wind kam im Sturz schräg von der Seite, sodaß die Bomben der ersten Flugzeuge nur eine Markierung der Abtrift für die hinterherstürzenden waren. Durch entsprechendes seitliches Anhalten konnte die Bombenlage verbessert werden. Die Brücke wurde beschädigt und einige Kraftfahrzeuge, die sich an der Brückenauffahrt gesammelt hatten, zerstört. Die Erdabwehr, vor allem die schwere Flak, schoß unangenehm gut. Beim zweiten Angriff wurde daher eine Staffel zur Flakbekämpfung eingesetzt. Aber die Russen hörten mit der sie durch das Mündungsfeuer verratenden Schießerei auf, als sie die Absicht der vorausfliegenden Staffel erkannt hatten. Die Bomben wurden ohne Verzögerung mit Zünderabstandsstäben (Dinortstäben) in die im Weidengebüsch sehr gut getarnten und daher schwer zu erkennenden Flakbatterien geworfen. Die Brücke erhielt einige Treffer.
Andere Einsätze der gleichen Gruppe richteten sich im Spätsommer 1941 auf schwimmende Balkenbrücken über den Msta ostwärts des Ilmensees, die den Nachschubverkehr in den Raum ostwärts des Wolchow zu tragen hatten. Die Balken sämtlicher Brücken wurden durch die Bomben stark durcheinander gewirbelt. Ein Flugzeug brachte sogar ein in der Tragfläche steckendes über 1 m langes Balkenende nach Rjelbitzi, dem Feldflugplatz der Gruppe, zurück. Leider waren an den Ufern des Flusses so viele Balken, daß die Wiederherstellung in kürzester Zeit kein Problem war. Vom gleichen Flugplatz aus griff die Gruppe die Eisenbahnbrücke über den Wolchow ostwärts von Tschudowo an. Ein anderer Angriff richtete sich auf eine Holzbrücke einige Kilometer südostwärts von Pulkowo (Raum Leningrad). Versuchshalber wurde sie von einigen Flugzeugen mit Stabbrandbomben belegt. Die Bomben brannten ab, ohne daß die gut getroffene Brücke Feuer fing. Anscheinend war das Holz, der verhältnismäßig hohen Brücke, doch nicht so trocken, wie vorher angenommen worden war.

ANGRIFFE AUF EISENBAHNZÜGE UND BAHNANLAGEN

Geleiseunterbrechungen auf offener Stecke wurden meistens im Schrägangriff durchgeführt und die großkalibrigen Bomben so tief als möglich mit Verzögerung und in Streckenlängsrichtung ausgelöst. Die Windrichtung, außer dem Seitenwind, spielte für den Angriff auf derartige Ziele keine besondere Rolle, es sei denn, daß man einen bestimmten Punkt, z. B. Weichen oder eine kleine Brücke, treffen wollte. In einem solchen Fall flog man wie üblich möglichst gegen den Wind an.
Im September 1941 wurde die I./St.G. 2 von einem Feldflugplatz südlich von Welish zur Unterbrechung der Strecke Welikije Luki-Rshew eingesetzt. Der Anflug erfolgte in etwa 2000 m Höhe. Jagd- und Flakabwehr war nicht

vorhanden, sodaß sich die Flugzeuge staffel- und kettenweise in aller Ruhe dem Zerstörungswerk widmen konnten. Die Staffeln hatten vorher ihre Angriffsräume zugewiesen erhalten. Die Bomben wurden in mehreren Anflügen einzeln geworfen. Die Flugzeuge flogen jeweils in einem Kreis und setzten zum neuen Schrägangriff aus etwa 600 m Höhe an. Die Bomben gingen mit Verzögerung los und hatten in dem verhältnismäßig hohen Bahndamm eine sehr gute Wirkung. Die Strecke wurde an zahlreichen Stellen unterbrochen.
Derartige Angriffe zur Streckenunterbrechung allein wurden aber nur selten durchgeführt. Die Zerstörung eines Zuges hatte einen weit größeren Wert und in den meisten Fällen eine länger anhaltende zerstörende Wirkung. Eisenbahnzüge wurden im Normalfall mit einer Beladung von einer 250-kg- und vier 50-kg-Bomben angegriffen. Der Anteil der Splitterbomben war gering, die Zünderstellung entsprechend gemischt. Der Anflug erfolgte in einer sich nach der Erdabwehr richtenden Höhe und der Angriff im nicht zu steilen Sturzflug. Die Bomben wurden meistens in einer Reihe geworfen, bei starkem seitlichen Wind in einem flachen Winkel zur Längsrichtung des Zuges. Es war selbstverständlich, daß der ganze Zug, unter besonderer Beachtung der Lokomotive, mit Bomben eingedeckt wurde. Mehr als ein Anflug konnte wegen der meistens vorhandenen Jagdabwehr kaum durchgeführt werden.
Die Sturzkampf- und Schlachtfliegerverbände wurden oft zur Niederkämpfung von Panzerzügen an Brennpunkten der Front in meist stark flak- und jagdgeschützten Räumen eingesetzt.
Die I./St.G. 2 griff im Februar 1942 in Dno startend einen Panzerzug auf der Strecke Staraja-Russa-Bologoje ostwärts des Kessels von Demjansk an, dessen Artillerie durch gutliegendes Feuer der eigenen Truppe stark zu schaffen machte. Der Sturzangriff erfolgte bei klarem winterlichen Wetter aus einer Höhe von 3000 m gegen den Wind auf die Frontlinie zu. Diese Abfangrichtung erleichterte den Flugzeugführern das tiefe Auslösen der Bomben, da sie nach dem Abfangen im Tiefflug bereits aus dem starken Erdbeschuß heraus waren. Die Bombenlage war gut. Die etwa sechs weißgestrichenen verhältnismäßig langen gepanzerten Wagen fielen teilweise um und lagen quer auf den Schienen. Nach der Landung lag bereits auf dem Gruppengefechtsstand ein von der vorgesetzten Dienststelle weitergeleiteter Funkspruch des Heeres vor, der besagte, daß der Panzerzug seine unangenehme Tätigkeit noch immer weiter ausübe. Schnellstens Startklarmachen und ein neuer Angriff waren die Folge. Diesmal waren russische Jäger zum Schutze der restlichen Panzerzugteile über dem Ziel. Außerdem hatte der Panzerzugführer aus dem Bestreben heraus den Fliegern ein möglichst unzusammenhängendes Ziel zu bieten, einen Wagen – es war die einzige Möglichkeit – um etwa 200 m in Frontrichtung vorgeschoben. Die gut liegenden Bomben vollendeten die Zerstörung und die Heeresdienststelle bedankte sich für die nun völlig erfolgreiche Arbeit.

Die Angriffe auf Bahnhöfe richteten sich entweder auf die ganze Fläche, wobei es darauf ankam möglichst viel rollendes Material zu zerstören oder, was den Sturzkampfgruppen im allgemeinen vorbehalten war, auf die Weichen an den Bahnhofsenden und die Drehscheiben einschließlich der Lokschuppen.
Im Februar 1942 griff die I./St.G. 2 von Dno aus, verstärkt durch eine Staffel der III./St.G. 1, die in Gorodiez lag, in Verbindung mit einem »He 111«-Kampfverband den Bahnhof von Bologoje an der Strecke Leningrad – Moskau an. Die Sturzkampfgruppe flog das Ziel in 4000 m, der Kampfverband in 3000 m Höhe an. Die Sturzkampfgruppe sollte gleich hinter dem Kampfverband angreifen. Der Jagdschutz flog im Raume mit. Der Anflug erfolgte genau nach der Uhrzeit, denn der tiefer fliegende »He 111«-Verband war bald nach dem Treffpunkt über der gesprenkelten Landschaft nicht mehr zu sehen. Als die Gruppe in einer Linkskurve auf ihr Ziel, der Drehscheibe und dem Lokschuppen im Nordteil des Bahnhofes, einbog, gingen unten in den Bahnanlagen die Bomben des Kampfverbandes los. Die schwere Flak hatte die Sturzkampfgruppe, abgelenkt durch den anderen Verband, anscheinend gar nicht erkannt. Die stürzenden Flugzeuge wurden im Zielvorgang durch einen in der Richtung zum Bodenwind stark unterschiedlichen Wind nachteilig beeinflußt, sodaß einige Flugzeuge im Sturz aus dem Drehen in die Windrichtung garnicht mehr herauskamen. Da bei diesen Flugzeugen die ruhig durchstürzten richtunggebenden letzten paar hundert Meter fehlten, war die Bombenlage, bezogen auf das eigentliche Ziel, entsprechend.

ANGRIFFE AUF SCHIFFE

Ein Schiff war das lohnendste Ziel für den Sturzkampfflieger. Die Bomben eines Flugzeuges konnten ein Handelsschiff oder kleineres Kriegsschiff, die Bomben mehrerer Flugzeuge ein größeres Kriegsschiff zum Sinken bringen. Die Fahrtrichtung des Schiffes, dessen Geschwindigkeit und die Abwehrbewegungen, die es in Erwartung eines Angriffes fuhr, erschwerten neben der selten günstigen Windrichtung und der bei Kriegsschiffen starken Flakabwehr, den Angriff. Der Ansatz des Sturzes und der möglichst tiefe Auslösepunkt waren für den Erfolg entscheidend. Die Fahrtrichtung des Schiffes, dessen Geschwindigkeit und die Windrichtung mußten immer gemeinsam beachtet werden. Eine falsche Überlegung konnte oft einen übersteilen Sturz mit den Bomben im Heckwasser oder aber auch einen zu flachen mit stark verminderter Treffwahrscheinlichkeit zur Folge haben. Es war daher angebracht, den Sturz auf fahrende Schiffe nicht zu steil zu beginnen. Man hatte dann vor Einleitung des »Zielsturzes« noch genügend Möglichkeiten, diesen aus der richtigen Lage heraus ansetzen zu können. Die Bombenbeladung war großkalibrig, die Zünderstellung, mit Ausnahme der Bomben die zur

Flakbekämpfung geworfen wurden, m. V. Die Anflughöhe schwankte zwischen 3500 und 4500 m. Jagdabwehr verhinderte später den Einsatz von »Ju 87«-Verbänden auf Schiffsziele. In Ausnahmefällen hatten sie starke Verluste.
Am 22. Mai 1941 lag die I./St.G. 2 auf dem Feldflugplatz von Malois am Südostende des Peloponnes. Am Tage vorher hatte das Luftlandeunternehmen auf Kreta begonnen. In der Morgendämmerung des 22. Mai fuhren Gebirgsjägereinheiten auf einer großen Zahl von Motorseglern mit Kurs auf Kreta von den nördlich gelegenen Inseln ab. Ein Aufklärer meldete das Herannahen eines englischen Kriegsschiffverbandes aus dem Osten. Die Gruppe wurde zu dessen Abwehr eingesetzt. Im Anflug sah man die von Melos abgefahrenen Motorsegler. Bei ihnen war ein italienisches Torpedoboot. Der englische Schiffsverband, aus etwa sechs Kreuzern und Zerstörern bestehend, nahte mit Volldampf in weit auseinander gezogener Formation. Der Angriff der Gruppe verlief erfolglos, denn kein Schiff blieb liegen. Die Motorsegler hatten inzwischen gewendet und versuchten noch vor Eintreffen der Engländer das Land zu erreichen. Nach der Landung wurde die Gruppe sofort wieder einsatzklar gemacht. Die Beladung bestand vorwiegend aus 500-kg- und 50-kg-Sprengbomben. In der Zwischenzeit hatten die Kriegsschiffe den Großteil der Motorsegler zerschossen und fuhren mit Südwestkurs auf Antikythira zu. Beim Herannahen der Flugzeuge erhöhten sie ihre Fahrt und fuhren während des Angriffes die unwahrscheinlichsten für sie aber rettenden Abwehrbewegungen. Ein Schiff fuhr einen engen geschlossenen Kreis. Zahlreiche Treffer wurden angebracht, aber kein Schiff versenkt. Nach der Landung wurde bekannt, daß sich ein starker englischer Kriegsschiffverband, aus etwa 20 Einheiten bestehend, von Süden der Insel Kythira nähere. Schon aus der Ferne sah man die in enger Formation langsam fahrenden Schiffe. Ein in der Mitte des Verbandes schwimmendes Schlachtschiff (Rodney?) nebelte sich beim Herannahen der Flugzeuge ein. Ein etwas auf die Insel Antikythira abgesetzter Zerstörer beschoß ein Seenotboot, das vor der Insel lag. Der Zerstörer wurde angegriffen und versenkt. Im Anflug zum nächsten Angriff wurde das Verschwinden des großen Schiffsverbandes festgestellt. Nur ein schwerer Kreuzer und drei Zerstörer lagen vor Antikythira an der Untergangsstelle des Zerstörers. Der schwere Kreuzer wurde angegriffen und durch zahlreiche Bomben der 1. Staffel versenkt. Der nächste und letzte Einsatz des Tages richtete sich auf die drei Zerstörer. Sie waren inzwischen mit Südkurs abgefahren. Eine Ölspur erleichterte die Verfolgung. Treffer wurden nicht erzielt. Die hohe Geschwindigkeit rettete zumindest einen der Zerstörer. Die zahlenmäßige Einsatzstärke der Gruppe war im Verlaufe des Tages um etwa ein Drittel zurückgegangen. Durch eine Notlandung auf einer felsigen Insel trat ein Totalverlust ein. Die Flakabwehr der während des ganzen Tages auch durch andere Luftwaffeneinheiten angegriffenen Schiffe, ließ gegen Ende stark

nach. Feindliche Jäger wurden von der Gruppe nicht beobachtet. Den Einsatz eines Flugzeugträgers hatte der Feind nicht gewagt.
Einige Tage später griff die Gruppe vom Flugplatz der Insel Karpathos startend, englische Zerstörer in der Straße von Kasos an. Ein Zerstörer wurde versenkt, ein weiterer beschädigt. Bemerkenswert war, daß die Engländer nicht nur mit der Flak, sondern auch mit der Schiffsartillerie auf die im Tiefflug abfliegenden Flugzeuge schossen. Die aufsteigenden Wassersäulen ließen diese Art des Beschusses erkennen und die Flugzeuge etwas höher fliegen. Die Flakabwehr der Schiffe wurde zum Teil dadurch herabgemindert, daß die Staffeln der Gruppe aus verschiedenen Richtungen angeflogen kamen und nach dem Angriff in gleicher Weise abflogen. Die fehlende Jagdabwehr erlaubte diese Maßnahmen.

ANGRIFFE AUF PANZER

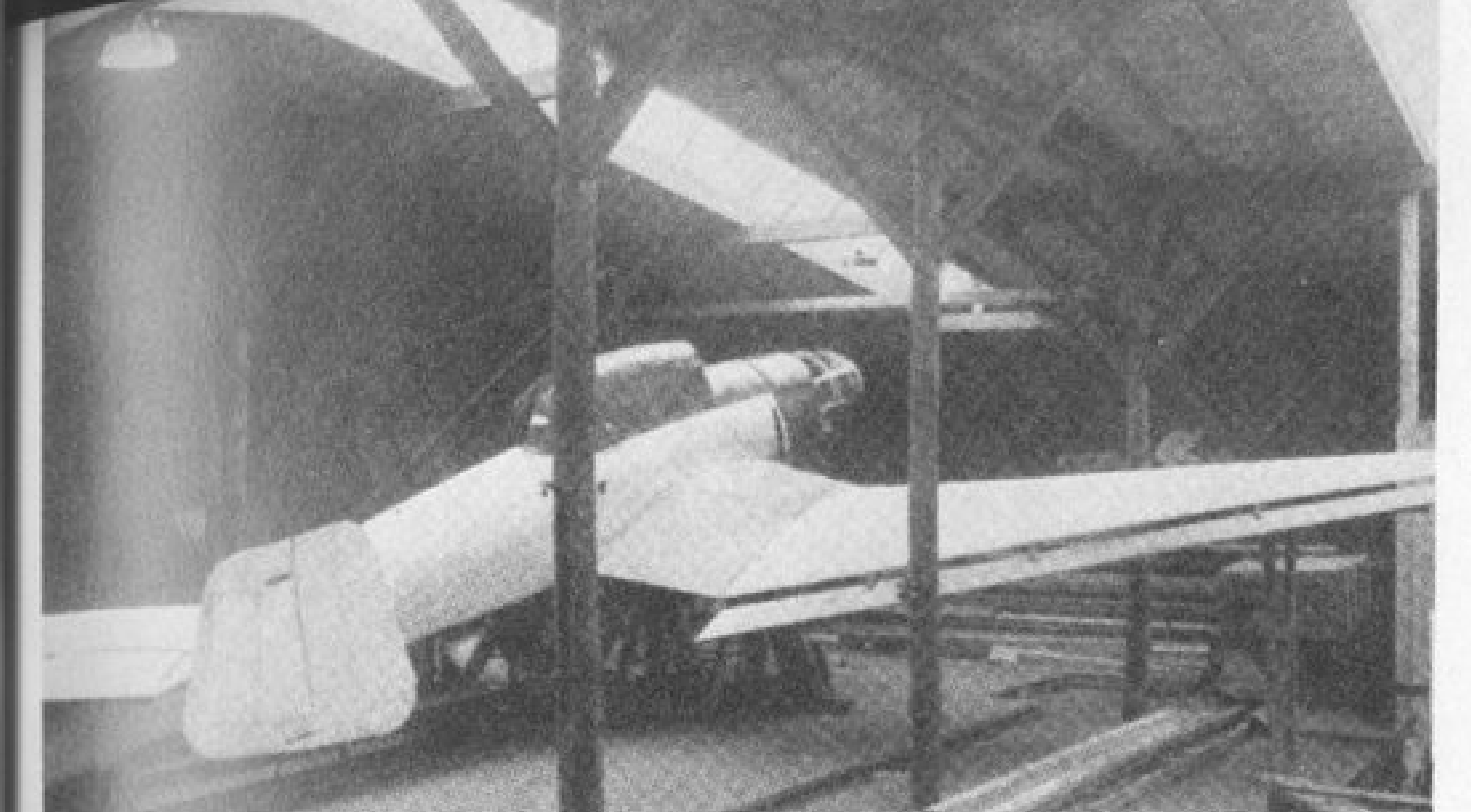
Panzer waren die kleinsten und daher auch am schwersten zu treffenden Ziele der Sturzkampf- und Schlachtfliegerverbände. In den meisten Fällen konnten sie nur durch Volltreffer zerstört werden. Sogenannte Nahtreffer waren fast immer wirkungslos. Sie hatten höchstens einen vorübergehenden Ausfall des Panzers durch Beschädigung der Ketten zur Folge. Die Bomben wurden im Schrägangriff in möglichst geringer Höhe in mehreren Anflügen einzeln und ohne Verzögerung ausgelöst. Man mußte dabei möglichst immer den gleichen Angriffswinkel, etwa 45 Grad, und die gleiche Auslösehöhe beibehalten und nur den Haltepunkt, auf Grund der Lage der vorherigen Bombe, wenn nötig entsprechend verändern. Ein zu tiefes Auslösen hatte die aus Sicherheitsgründen unvermeidbare m. V. Wirkung zur Folge. Die Bombe riß dann oft neben dem Panzer ein gewaltiges Loch in den Boden und ihn selbst traf kein Splitter. Im günstigsten Falle rutschte er in den Trichter hinein und war für einige Zeit kampfunfähig. Zu flaches Anfliegen ließ die Bomben fast immer wirkungslos in weitem Bogen in die Gegend fallen. Wesentlich erfolgreicher waren die Angriffe auf massierte Panzeransammlungen in der Bereitstellung. Hierbei wurden die Bomben auch im Reihenwurf ausgelöst. Die Zerstörung von Panzern, die Zersprengung des Verbandes und somit die Verhinderung, zumindest aber Verzögerung des Angriffes, waren die Folge. Außerdem wurde der Angriffsgeist der Panzerbesatzungen kaum gehoben.
Der Angriff auf einzeln fahrende Panzer war von Anfang an ein Notbehelf. Erst mit dem Erscheinen der mit zwei 3,7-cm-Panzerabwehrkanonen ausgerüsteten »Ju 87« konnte von einer wirklich erfolgreichen Bekämpfung die Rede sein. Der Bombenangriff auf bereits in die eigenen Stellungen eingebrochenen Panzer war ohne Gefährdung der eigenen Truppe unmöglich, hingegen konnten sie jederzeit noch mit den Kanonen sehr erfolgreich

bekämpft werden. Der Beschuß mit den normalen 2-cm-Bordkanonen hatte nur in den seltensten Fällen durch Zufallstreffer in den Entlüftungsschlitzen, der über dem Motor liegenden Deckplatten, Erfolg. Günstiger war es schon, wenn die Panzer außenbords Benzinkanister für längere Fahrten mitführten.
In den ersten Junitagen 1940 wurde von der in Laon – Couvron gestarteten I./St.G. 2 eine Bereitstellung französischer Panzer in einem mit Büschen bewachsenem Gelände etwa 10 km ost-südostwärts von Roye in zweimaligem Einsatz zerschlagen. Der Angriff erfolgte auf Anforderung der eigenen Panzertruppe, die mit etwa 15 Panzern und einigen 8,8-cm-Geschützen den 20–30 französischen Panzern gegenüber stand. Der Feind beabsichtigte nach Nordwesten anzugreifen. Die gut liegenden Bomben brachten ihm die ersten Ausfälle bei; einige Panzer brannten. Beim tiefen Überfliegen der eigenen Panzer winkten deren Besatzungen zu den Sturzkampffliegern hinauf. Das Gefühl engster Verbundenheit war wohl in jedes Soldaten Brust. Das Bild des Feindes, das sich vor dem zweiten Angriff bot, ließ den Erfolg des vorhergegangenen Einsatzes erkennen. Die noch fahrklaren Panzer hatten den Rückzug einzeln angetreten und waren über das ganze Gelände hin zerstreut. Der Bombenwurf war daher entsprechend schwieriger. Im Abflug fuhren die eigenen Panzer, flankiert von den 8,8-cm-Geschützen, dicke Staubwolken aufwirbelnd, nach Südosten vor.
Ende August 1942 griff die I./St.G. 2 von Obliwskaja aus russische Panzer an, die an dem betreffenden Tage einen zum Teil erfolgreichen Angriff auf die nördliche Flanke, der vom Don zur Wolga vorgestoßenen eigenen Verbände machten. Der Angriff erfolgte aus einer Anflughöhe von etwa 1500 m. Zahlreiche Panzer standen, zum Großteil von der Pak bereits abgeschossen und brennend, tief in den eigenen Stellungen. Das Hochsteigen weißer Leuchtkugeln, als Erkennungszeichen der eigenen Truppe, ließ die Lage klar erkennen. Die Panzer fuhren den Angriff auseinandergezogen in Abständen von zum Teil weit über 100 Metern. Der Bombenangriff auf die in ihrer Absicht bereits zögernden noch nicht eingebrochenen Panzer war schwierig, aber trotzdem in einigen Fällen erfolgreich.
Einige Tage vorher hatte die Gruppe die letzten russischen Panzer in ihrem westlichen Brückenkopf bei Kalatsch am Don angegriffen. Sie hatten sich in einem Getreidefeld aufgestellt und mit Stroh zur Tarnung bedeckt. Die breit eingewalzten Spuren verrieten sie aber auf den ersten Blick. Die leichte Flakabwehr war in diesem Raum ziemlich stark. Besonders unangenehm war die zum Teil zu späte Erkenntnis, daß man auch ohne Leuchtspur beschossen wurde.
Die III./St.G. 1 war im August 1943 an der erfolgreichen Zerschlagung eines russischen Panzerangriffes im Raum ostwärts von Karatschew beteiligt. Die Absicht des Feindes war die Abschneidung und Einkesselung der noch im

Raume von Orel kämpfenden Truppen. Die Gruppe wurde für diese Einsätze dem in Karatschew liegendem St.G. 2 unterstellt. Der Anflugweg betrug nur einige Kilometer. Die Panzer wurden noch zum Teil in der Bereitstellung, in Bodenmulden getarnt, mit guter Wirkung in mehreren Einsätzen angegriffen.

ANGRIFFE AUF ARTILLERIE- UND INFANTERIESTELLUNGEN UND KOLONNEN IN VERSCHIEDENSTER ZUSAMMENSETZUNG

Artilleriestellungen wurden meistens im Sturzflug durch Auslösen der Bomben im Reihenwurf angegriffen. Die beste Tarnung wurde durch das aufblitzende Mündungsfeuer zunichte gemacht. Es war vorteilhaft, wenn man es schon aus größerer Entfernung feststellen und sich dadurch die Lage der Batterien einprägen konnte. Kurz vor dem Angriff stellten die Geschütze meistens das Feuer ein. Die Anflughöhe richtete sich nach der Abwehr, die in den in Betracht kommenden Abschnitten oft sehr stark war.
Infanteriestellungen wurden am zweckmäßigsten mit kleinen Splitterbomben, die in Behältern ausgelöst wurden, in Längsrichtung der Stellungen angegriffen. Es kam auch hier darauf an, daß bei seitlichem Winde, die Bombenlage des Vordermannes oder bei mehreren Angriffen die Lage der eigenen Bombe, zur etwa notwendigen Verbesserung des Haltepunktes beachtet wurde. Der Angriff erfolgte meistens im Schräganflug. Die Anzahl der Anflüge richtete sich nach der Erd- und Luftabwehr. Die Wirkung der normalen Splitterbomben wurde auch hierbei durch das Einsetzen der Zünderabstandstäbe (Dinortstäbe) verbessert. Diese etwa 70 cm langen, an ihrem Ende mit einer kleinen Platte versehenen Rundeisenstäbe wurden in das Gewinde, das an der Bombenspitze für die Aufhängeöse vorgesehen war, eingeschraubt. Sie verursachten die Detonation der Bomben knapp über dem Erdboden und hatten daher eine erheblich größere Splitterwirkung. Erstmalig hergestellt und erprobt wurden diese Stäbe im Mai 1941 von der I./St.G. 2, die damals auf dem Feldflugplatz von Malois am Peloponnes lag.
Bordwaffenbeschuß in Grabenlängsrichtung war bei allen Einsätzen angebracht.
Fahrzeugansammlungen wurden durch ihre große Verletzbarkeit fast immer das restlose Opfer der Bomben- und Schießanflüge. Gute Tarnung und weites Auseinanderziehen boten für sie den bestmöglichsten Schutz.
Anfang September 1942 wurde die I./St.G. 2 von Obliwskaja aus an der Südflanke des vom Don zur Wolga vorgetriebenen Schlauches der eigenen Truppe eingesetzt. Russische Verbände hatten durch einen gelungenen Angriff die Verbindung in einer Breite von etwa 4 km unterbrochen. Die Aufgabe der Sturzkampf- und Schlachtfliegerverbände war die Ausschaltung des feindli-



Aus der Entwicklungsgeschichte

Es war ein weiter Weg von der Konstruktionsattrappe, der ersten Idee des Stukas Junkers-Ju 87 (Bild oben), über das Versuchsflugzeug (Bild Mitte) zur V 3 D-UKYQ (Bild unten)



Bild unten: Dipl-Ing. Pohlmann, der Schöpfer der Ju 87, im Gespräch mit einigen Bordmonteuren



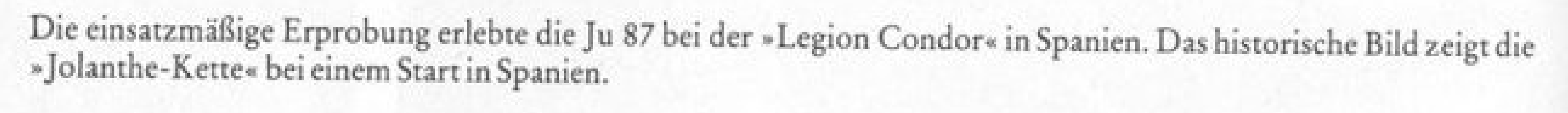




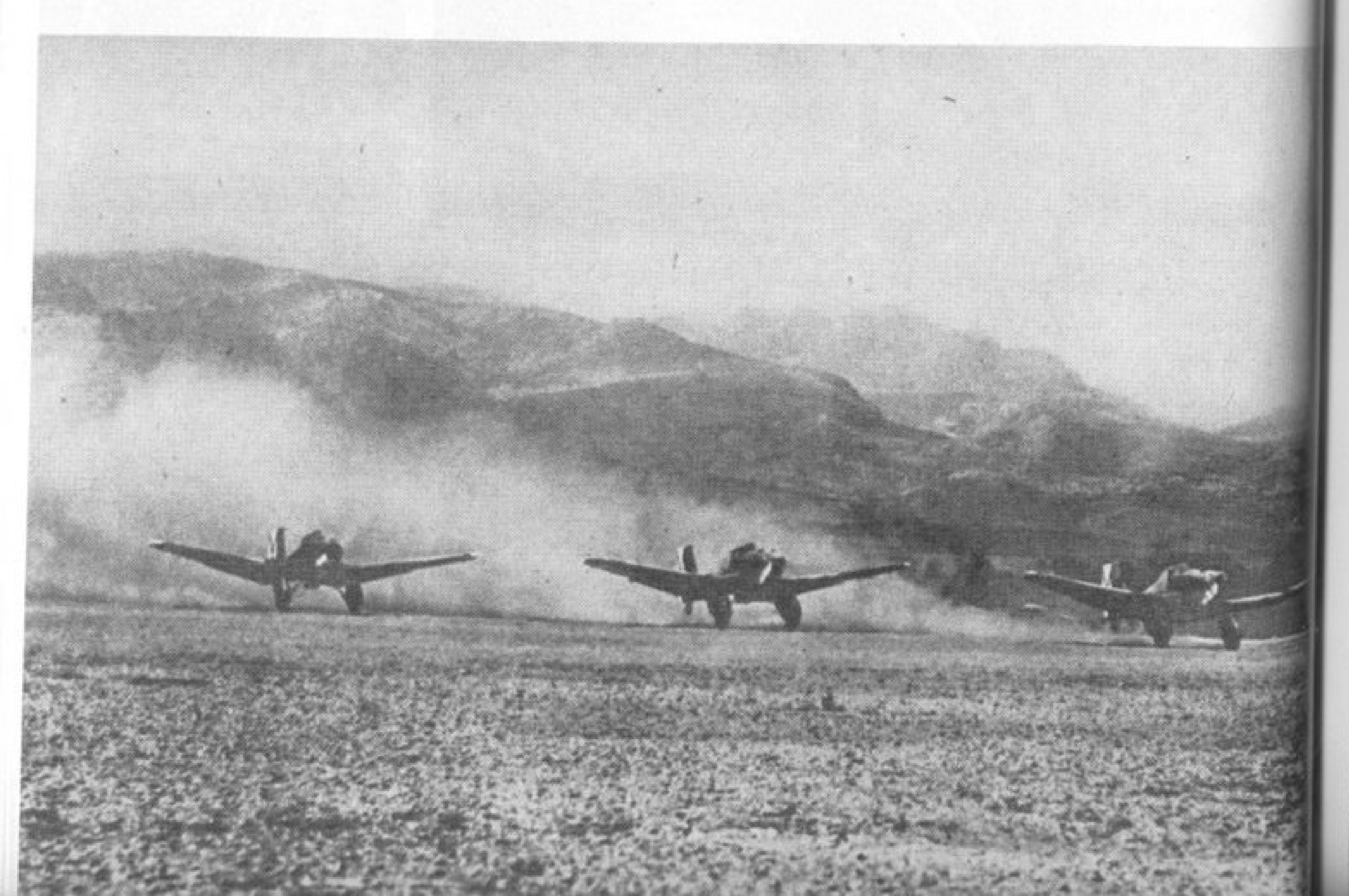
Die Sturzflugeigenschaften des amerikanischen Doppeldeckers Curtiss »Hawk« (1931) ließen Udet nicht mehr ruhen, bis der Stuka verwirklicht war.



Die Hs 123 war das erste Sturzkampfflugzeug der deutschen Luftwaffe, jahrelang bewährt als hervorragendes Schlachtflugzeug.



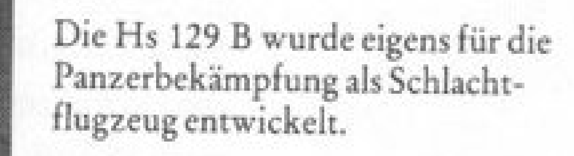
Die einsatzmäßige Erprobung erlebte die Ju 87 bei der »Legion Condor« in Spanien. Das historische Bild zeigt die »Jolanthe-Kette« bei einem Start in Spanien.



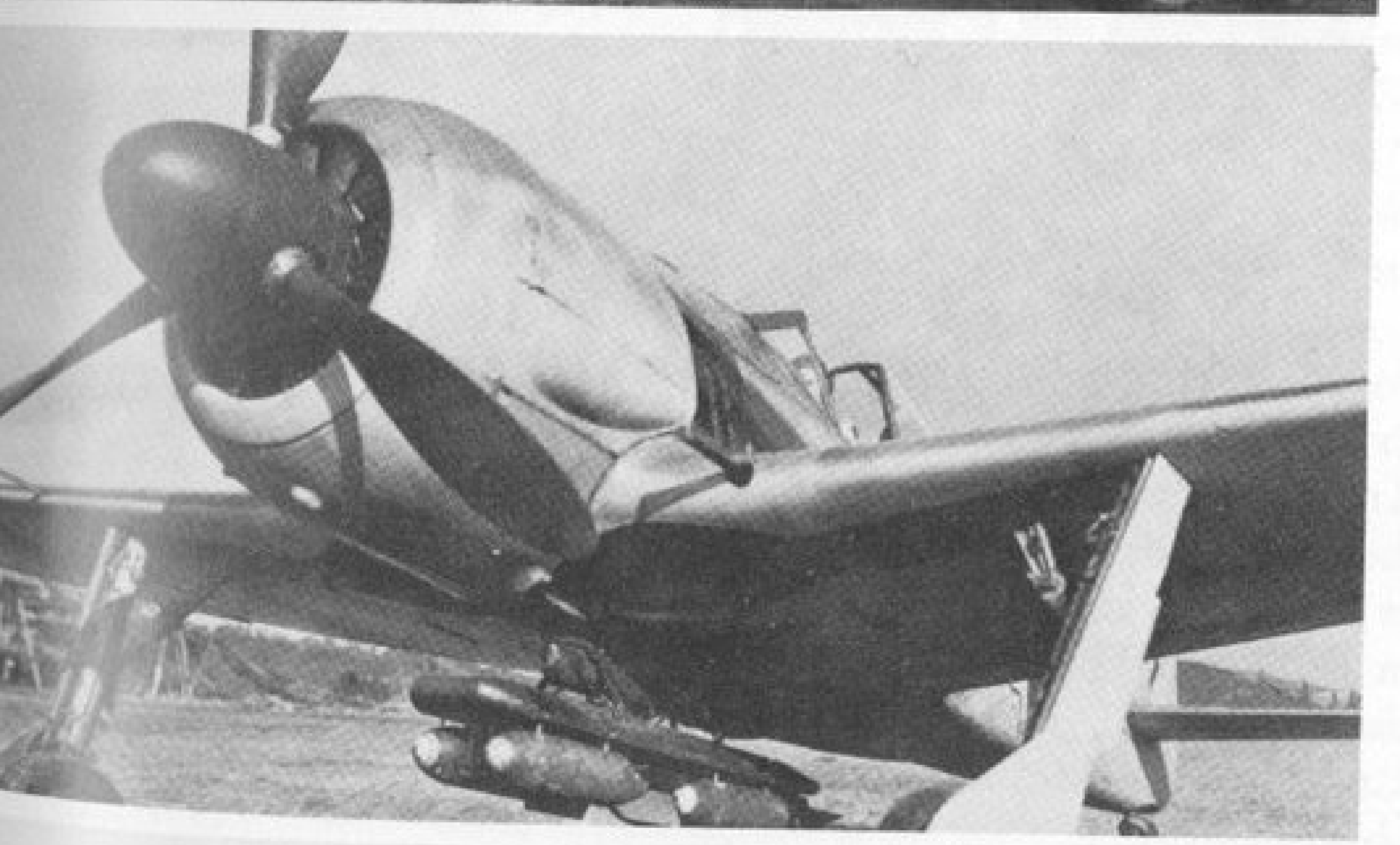




Die Ha 137, eine der weiteren Konstruktionen mit der He 118 und Ar 180 beim Vergleichsfliegen für die Ermittlung des besten Sturzkampfflugzeugs.



Die Hs 129 B wurde eigens für die Panzerbekämpfung als Schlachtflugzeug entwickelt.



Die als Jäger ausgelegte Fw 190 wurde in den letzten Kriegsjahren gleichzeitig das stärkste und schnellste Schlachtflugzeug.



Rudels Kanonenmaschine, eine Ju 87 mit zwei 3,7-cm-Kanonen, wurde die erfolgreichste Waffe in der Panzerbekämpfung.

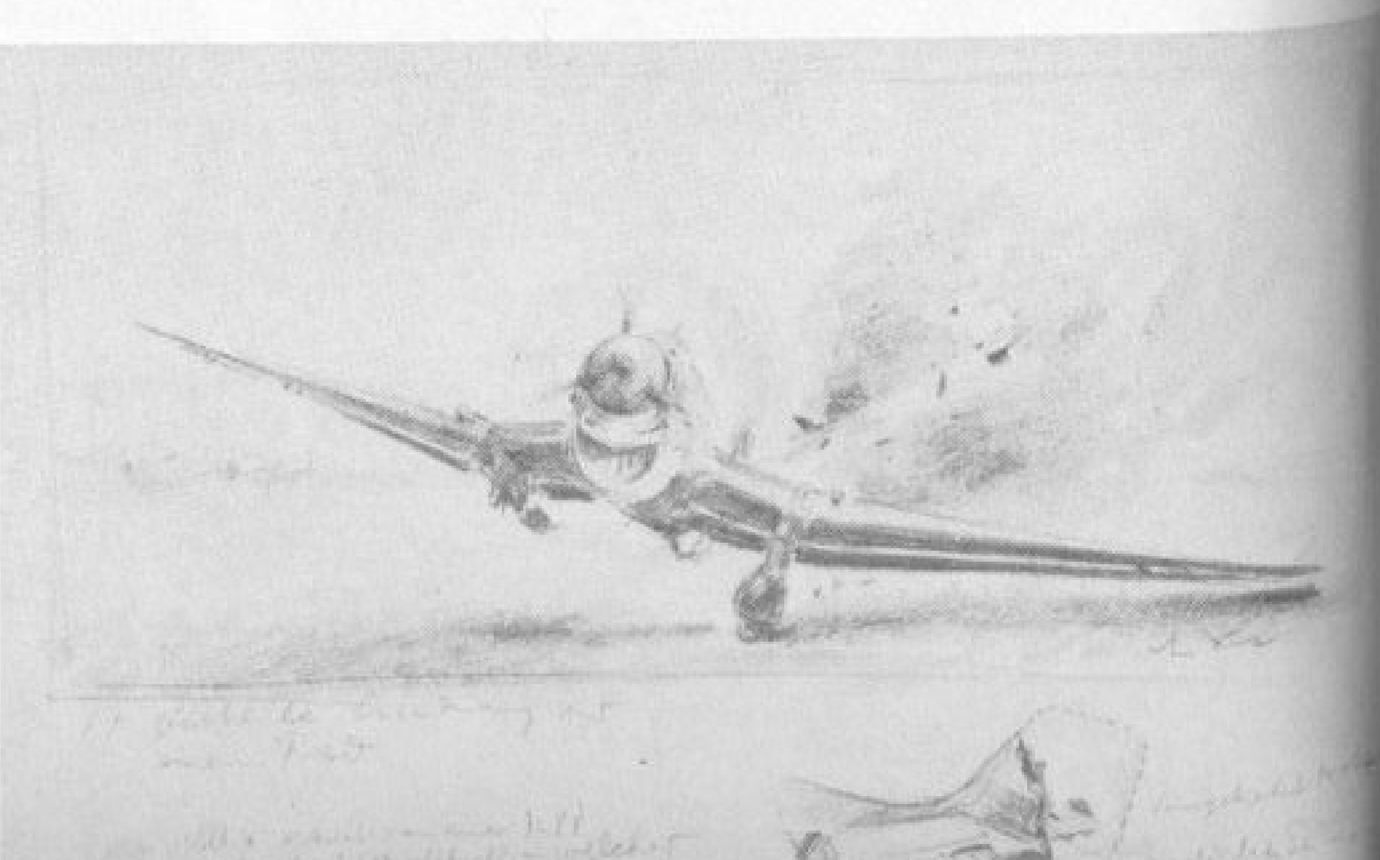
»Es grenzte fast an ein Wunder, daß die Flugzeuge noch nach Haus kamen, so waren sie zerfetzt . . .« (Kesselring)



Mit dieser Ju 87 kehrte Hauptmann Mahlke, damals Kommandeur der III./St.G. 1, nach einem Flakvolltreffer über dem Flugplatz Luca/Malta über das Meer noch zum Einsatzplatz Comiso in Sizilien am 26. Februar 1941 zurück.



Mit völlig zerfetzter Tragfläche erreichte im Osten dieser Flugzeugführer noch seinen Einsatzplatz.



Der bekannte Zeichner Hans Liska hat während des Frankreichfeldzuges zwei weitere schwerbeschädigte Flugzeuge in seinem Skizzenbuch festgehalten.

chen Feuers, sodaß die in großer Zahl gestauten Nachschubfahrzeuge, gesichert durch einige Panzer, im Geleit nach vorn durch den gefährdeten Raum fahren konnten. Im Zeitraum von 45 Minuten wurden von der Gruppe aus geringer Flughöhe zahlreiche Einzelangriffe auf alle möglichen, meist schwer zu erkennenden Ziele, mit Bomben und Bordwaffen durchgeführt. Erst als sich der Geleitzug in Bewegung setzte und die ablösende Sturzkampfgruppe erschienen war, wurde der Rückflug angetreten.

Während der gleichen Zeit erschwerten große Steppenbrände, die durch die Kampfhandlungen verursacht worden waren, südwestlich von Stalingrad das Vorgehen der eigenen Truppe. Die gelben Qualmwolken stiegen bis in eine Höhe von 2000 m auf und behinderten die Flieger in ihrer Sicht.

Im Februar 1942 wurde die I./St.G. 2 zur Unterstützung des Heeres an der Wolchowfront eingesetzt. Die Bewaldung des ganzen in Betracht kommenden Gebietes erschwerte die Abwehr und erleichterte den russischen Angriff. In der »Erika-Schneise«, durch welche der Feind in das Hinterland einzusickern versuchte, lag die Mehrzahl der Ziele. Außerdem wurden Ausweitungsversuche des Feindes im Einbruchsraum, der sich südlich von Spassk – Polist vom Wolchow über Straße und Eisenbahn nach Westen mit der »Erika-Schneise« als schmales Ende und dem unübersehbaren Wald- und Sumpfgebiet dahinter erstreckte, durch zahlreiche Angriffe vor allem auf die hart westlich des Wolchow aufgefahrene Artillerie, mehr oder weniger erfolgreich verhindert. Die feindliche Flak- und zum Teil auch Jagdabwehr war erheblich. Für Notlandungen stand nur ein schmaler, unbewaldeter Streifen entlang der Eisenbahn und Straße zur Verfügung. Die mit Schnee gefüllten Gräben und Schützenlöcher aus der Vormarschzeit machten ihn für die »Ju 87« mit dem starren Fahrwerk zu einem gefährlichen Notlandefeld, das auch seine Opfer forderte. Es lag daher nahe, die Vor- und Nachteile einer Notlandung mit dem einigermaßen sicheren Fallschirmabsprung zu vergleichen. Die Ansichten waren verschieden. Der Staffelkapitän der 2. Staffel hielt nach einem Einsatz, bei dem ein derartiger Verlust eingetreten war, die Notlandung weiterhin für richtig, nachdem er schon früher, auch bei Schnee, einige glücklich hinter sich gebracht hatte. Wenige Minuten nach diesem Gespräch in der Gefechtsstandsbaracke am Rande des Flugplatzes von Dno startete die Gruppe zum neuen Angriff. In etwa 1000 m Höhe, noch weit vor dem Ziel, mußte der Staffelkapitän auf Grund eines Motorschadens aus dem Verband ausscheren. Die Bomben hatte er zur Entlastung bereits im Notwurf geworfen. In weitem Bogen entschwand er den Blicken der anderen Besatzungen. Unter der Gruppe lag ein weites unbewaldetes verschneites Gebiet. Der Einsatz verlief wie die anderen vorher, nur nach der Landung erwartete alle die Nachricht, daß der Staffelkapitän der 2. Staffel und dessen Fliegerschütze tot seien. Nach dem Aufsetzen im weichen Schnee blieb das Fahrgestell an einem festgetretenen Fußweg, der von einem der Dörfer zum weit entfernt liegenden anderen

führte, hängen. Das Flugzeug überschlug sich in voller Fahrt. Der Tod trat durch Genickbruch ein.
Grundsätzlich versuchte man das Fahrgestell bei einer Notlandung in unübersichtlichem Gelände abzuscheren. Es war verwunderlich wie stark es sich oft diesem Vorhaben entgegenstemmte, denn sonst knickte es, zumindest einseitig, schon beim geringsten Ausbrechen nach der Landung im Ausrollen weg. Versuchshalber wurde in den ersten Kriegsjahren eine Serie der »Ju 87« mit absprengbarem Fahrwerk gebaut, doch ging man davon wieder ab.

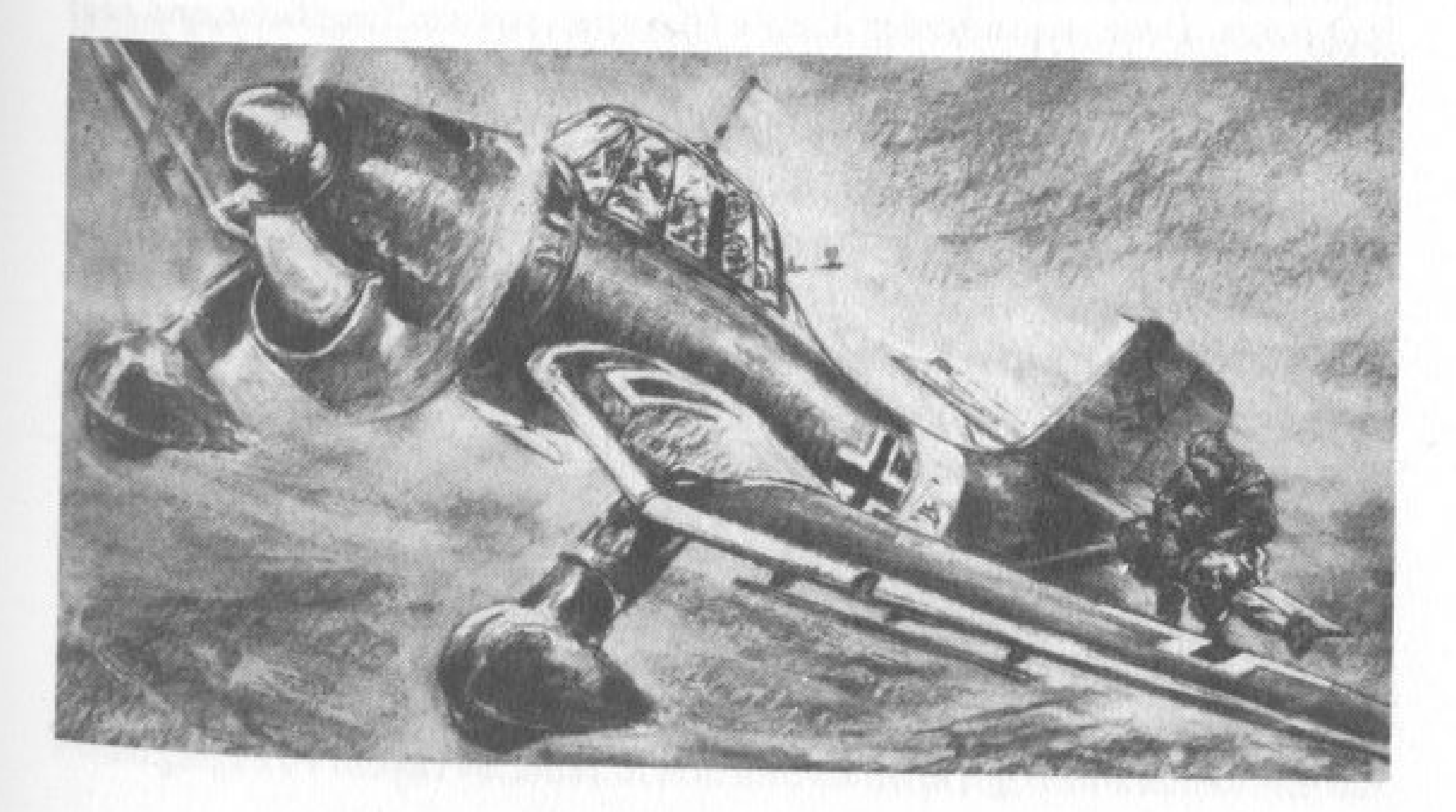
ANGRIFFE AUF BEFESTIGUNGEN UND GEBÄUDE

Betonierte Befestigungsanlagen wurden mit großkalibrigen Sprengbomben und m. V. Zünderstellung angegriffen. Die durchschlagende Wirkung, die sich nach der Betondicke richtete, war, außer bei 1000-kg-Bomben, gering.
Die I./St.G.2 wurde Mitte Mai 1940 vom Feldflugplatz Golzheim auf die sich noch verteidigenden Forts von Lüttich eingesetzt. Der Bombenwurf selbst artete in seinem ersten Teil zu einem Versuch aus und hätte als solcher für die Besatzung des angegriffenen Forts keine nachteiligen Folgen gehabt, wenn die Soldaten nicht durch die Erschütterungen und den Lärm der im zweiten Teil des Angriffes geworfenen Bomben seelisch völlig zermürbt worden wären und sich kurz nach dem Angriff ergeben hätten. Der Bombenangriff setzte sich aus verschiedenen Arten von Bomben mit grundverschiedener Wirkung zusammen.
Einige Tage vor Beginn des Westfeldzuges wurden von der Gruppe auf dem Truppenübungsplatz Wahn Raketenbomben ausprobiert. Die Bombe wurde in 1000 m Höhe ausgelöst. Der Raketenantrieb zündete in einem entsprechenden Sicherheitsabstand und verlieh der Bombe unter infernalischem Geheul eine so große Geschwindigkeit, daß sie die Durchschlagskraft und Wirkung einer 36-cm-Schiffsgranate erreichte. Leider nahm der Raketenantrieb auf die leicht pendelnde Bewegung der Bombe nach dem Auslösen keine Rücksicht, so daß ihre Lage im Augenblick der Raketenzündung für die weitere Fallrichtung maßgebend war.
Die ersten Flugzeuge warfen bei dem Angriff auf eines der Forts bei Lüttich einige Raketenbomben, welche die Betondecke durchschlagen sollten. Die nächsten ließen Flammbomben ohne Zündung fallen. Die Flüssigkeit sollte durch die Löcher in das Innere der Befestigung dringen. Die Brandbomben, von den letzten Flugzeugen geworfen, sollten das Ganze zur Entzündung bringen und die Besatzung vernichten. Doch das Flammöl brannte nicht. Die anschließend geworfenen Sprengbomben hatten die bereits geschilderte nervenzerrüttende Wirkung.
Gebäude verschiedenster Art wurden als Widerstandsnester oft angegriffen

und durch Sprengbomben mittleren und schweren Kalibers zerstört. Brandbomben wurden nur selten geworfen.

DIE TOLLSTE PLATZRUNDE DER FLUGGESCHICHTE

Im Verlauf des Krieges kam es zu zahllosen Episoden, die rein fliegerisch nahezu unglaublich klingen. Aus gar manchem Flug wurde ein Abenteuer. Die Erlebnisse würden Bände füllen. Aber ein Erlebnis, das sicherlich einmalig in der gesamten Geschichte der Luftfahrt ist, sollte nicht vergessen sein. Oberst Hagen als Kommodore des Stukageschwaders 1 berichtet darüber in einem Brief: ». . . Während der Schlammperiode ereignete sich folgende unfaßbare Tatsache (kein Fliegerlatein): Eine Ju 87 D-1 versank beim Rollen zum Start im Schlamm. Um beim nunmehr erforderlich werdenden Vollgasgeben einen Überschlag zu vermeiden, setzten sich zwei Bordwarte auf die linke und rechte Dämpfungsfläche. Der eine Bordwart fiel beim Anrollen herunter. Der Flugzeugführer startete, um nicht erneut einzusinken. Der auf der linken Dämpfungsfläche sitzende Bordwart wurde mit in die Luft genommen. Nach einer zwangsmäßig ausgedehnten, vorsichtigen ›Alte-Herren-Platzrunde‹ wurde nach sechs Flugminuten glatt gelandet und ausgerollt. Wer es nicht gesehen hat, glaubt es heute noch nicht, daß kein Unfall eingetreten ist.« Der Technische Offizier der 7. Staffel ergänzt dieses Erlebnis im Frühjahr 1942 in der 7./St.G. 1, das sich mit der Ju 87 D-1, Werknummer 2110, ereignete: ». . . Die Besatzung, Flugzeugführer Oberfeldwebel P. und Prüfmeister B., saß bereits in der Maschine; B. war mit seinen Instrumenten beschäftigt, und der Oberfeldwebel wartete auf das Startzeichen. In diesem Augenblick rief der erste Wart, der hinter der Ju 87 stand, dem Gefreiten Z. zu: ›Komm her, setz



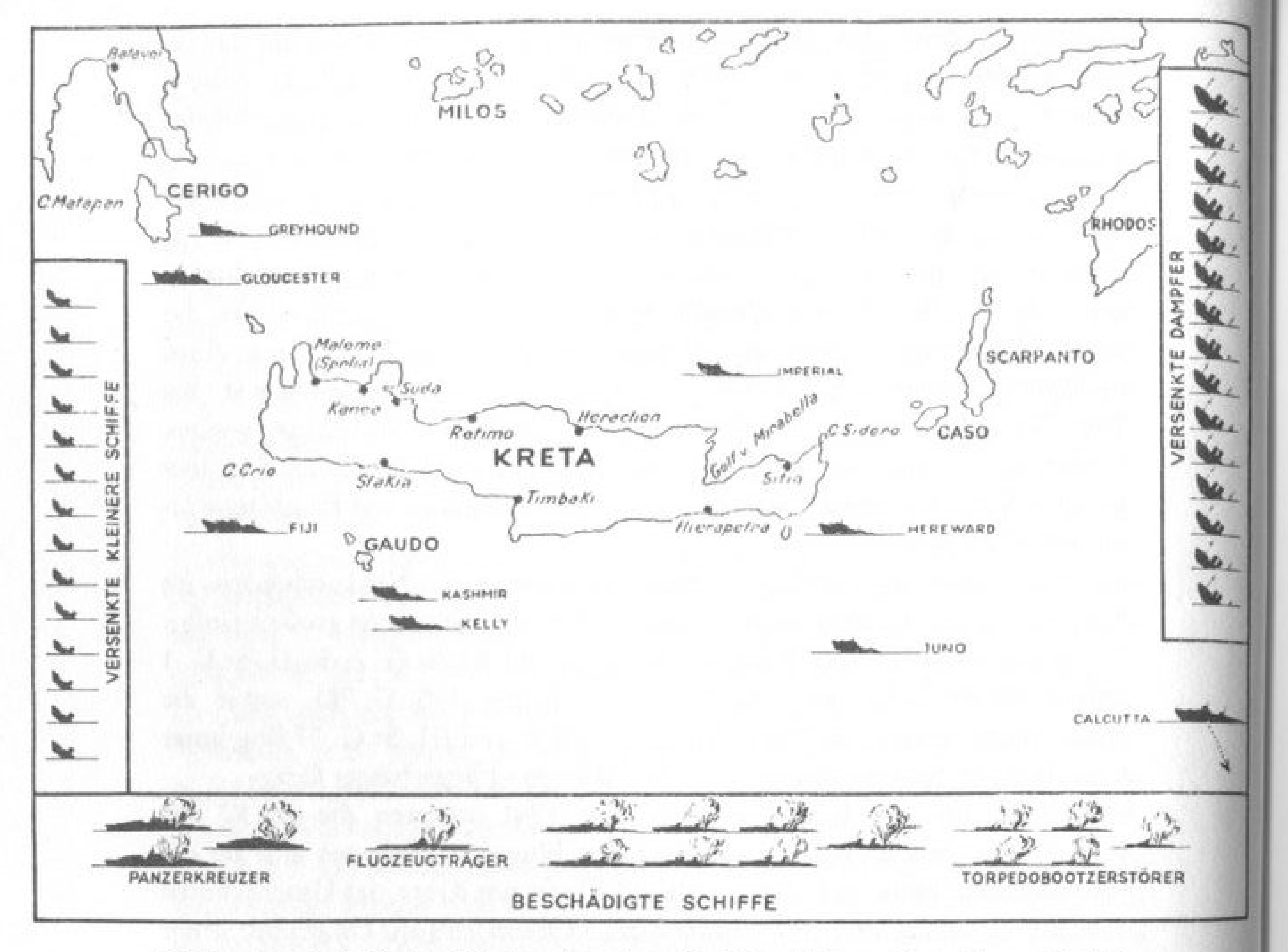
dich drüben aufs Leitwerk, damit die Kiste nicht auf die Schnauze fällt . . .‹
Kaum saßen die beiden – übrigens war das bei uns durchaus üblich, auf solche Weise den Start zu erleichtern –, da kam das Zeichen: ›Start frei‹, und die ›Dora‹ zog an. Weder der Flugzeugführer noch der Prüfer hatten den Ballast auf dem Leitwerk gesehen. Der Oberfeldwebel freute sich, daß seine ›Dora‹ ohne Mucken anrollte. Jetzt nur hoch, damit man nicht doch noch steckenbleibt, dachte er und schob die Pulle rein.
Der erste Bordwart, dem der Start zu plötzlich kam, hatte gleich im ersten Anrucken die Balance verloren und war abgeplumpst – aber der gute Z. saß eisern fest, saß immer noch, als die Ju schon vom Boden frei war. Der Fahrtwind zwang ihn, sich vorzubeugen und und die Augen zu schließen. Donnerwetter, dachte er nur immerfort, Donnerwetter . . .
Inzwischen zeigte der Höhenmesser 500 m. Da sagt der Oberfeldwebel am Steuer zu seinem Franz: ›Ich weiß nicht, die Kiste ist wahnsinnig schwanzlastig – ich kann sie kaum noch halten. Da stimmt irgend was nicht. Mach dich fertig zum Aussteigen!‹ Aussteigen – das ist ja eine schöne Bescherung. Der Prüfmeister, der immer nur seine Instrumente im Auge behalten hatte, fährt hoch, fühlt nach seinem Fallschirm. Doch da – da bleibt ihm plötzlich der Mund offenstehn: ›Emil‹, schreit er, ›Emil, da sitzt ja einer!!‹ – ›Was – wo . . .‹ fragt Emil zurück, ohne zu begreifen. ›Auf dem Leitwerk . . .!‹ brüllt der Prüfmeister zurück. – ›Auf dem – ach so, daher . . . Verfluchte Schweinerei!‹ Dem Emil wird ganz heiß um den Hals. ›Wie ist das bloß möglich? Und, wie komme ich jetzt runter . . .‹ – Na, er hat's geschafft. Vorsichtig, ganz vorsichtig setzt er auf. Dennoch macht die ›Dora‹ einen gewaltigen Satz – kein Wunder bei dem Schlamm. Aber der Gefreite Z. sitzt eisern fest. Dann steht die Kiste. Einen Augenblick ist den beiden in der Kabine etwas flau. Dann erheben sie sich und schieben das Dach zurück. Aber, beinahe hätten sie sich wieder hingesetzt. Denn, da steht der ›blinde Passagier‹ auf der Tragfläche und sagt mit deutlicher Betonung: ›Na, ihr habt wohl auch keine Augen im Kopf. Jetzt hab' ich bei dem Zug meine Mütze verloren. Und bezahlen muß ich sie auch noch!‹«
»Das«, schloß der Oberleutnant, »war doch das Allertollste!«

DIE STUKAVERBÄNDE IM EINSATZ AN DER FRONT

Wie Jagd- und Kampfflieger waren auch die Sturzkampfflugzeuge und später die Schlachtflieger in Geschwadern zu je drei Gruppen zusammengefaßt. Aber fast nie kamen die Sturzkampfflieger in Geschwaderstärke zum Einsatz. Schon vor dem Polenfeldzug sprechen die Meldungen des Oberkommandos nur von 9⅓ Gruppen. Nach Beendigung des Feldzuges gegen Frankreich wurden Ende Juni 1940 die Sturzkampf- und Schlachtfliegerverbände neu organisiert. Nie wieder nachher traten die Stukas so geschlossen in Geschwaderstärke auf, wie in dem verlustreichen Kampf gegen England. Eine einzige Ausnahme war das Stukageschwader 3, das einmal für kurze Zeit mit allen drei Gruppen den Vormarsch und Rückzug von Rommel in Afrika begleitete.
Je länger der Krieg dauerte, umsomehr wurden die Schlachtflieger die Feuerwehr an allen Frontabschnitten. Aber auch in dieser Zeit war kaum ein anderer Flieger bei den deutschen Soldaten so beliebt und beim Gegner so gefürchtet wie der Stuka, wie der Schlachtflieger. Im Osten standen die Schlachtflieger meist nur noch in Gruppen im Einsatz. Der Kommodore eines Geschwaders wußte seine drei Gruppen oft auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen verteilt. So klagte auch Rudel als Kommodore des Schlachtgeschwaders 2 »Immelmann« am Ende des Krieges: »Hier (im Sudetenland) steht meine zweite Gruppe, die erste liegt da unten in Österreich . . . und die dritte bei Prag . . .«
Bei den zahlreichen Veränderungen der Unterstellungen sowie der nicht minder zahlreichen Verlegungen im Laufe der fünf Kriegsjahre kann man, ohne den Rahmen dieses Buches zu sprengen, nur den Einsatz der verschiedenen Stuka- und Schlachtfliegerverbände zu Beginn eines Feldzuges festhalten. Nach der General-Quartiermeister-Meldung vom 2. September 1939 standen für den Einsatz gegen Polen bereit: 9⅓ Sturzkampfgruppen mit insgesamt 366 Ju A und B (eine andere Quelle spricht von 219 Stukas) und eine Schlachtfliegergruppe, die II. (Schlacht) / LG 2 mit 40 Hs 123. Die Stukagruppen waren: die I. und II./St.G. 77, dem auch die III./St.G. 51 unterstellt waren (und das damit das erste vollständige Sturzkampfgeschwader gewesen ist), die I. und III./St.G. 2, die selbständige Gruppe II./St.G. 2, die I./St.G. 1, die I./St.G. 76, die IV./(Stuka)/LG 1 und die 4.(Stuka) 186 (T). In Polen gingen 31 Stukas verloren. Schon im Polenfeldzug entwickelten sich die

Schlachtflieger zum Nahkampfkorps. Kesselring schreibt: »Stuka, Jagdflieger und Zerstörer trugen die Hauptlast, vielmaliger Tageseinsatz war die Regel.« Der britische Militärhistoriker Fuller stellt fest: »Der Feldzug wurde nicht durch die Zahl entschieden, sondern durch die Geschwindigkeit der Luftwaffe und der Panzerstreitkräfte, welche als ein unteilbares Ganzes operierte.«
Im Unternehmen »Weserübung«, im Kampf gegen Norwegen, war die I./St.G. 1 unter Hauptmann Hozzel als einzige Stukagruppe eingesetzt. Sie flog an den entscheidendsten Punkten im Raume Andalsnes, Namsos und Dombas, trat aber vor allem durch ihre erfolgreichen Angriffe gegen starke Teile der britischen Home Fleet im norwegischen Küstenraum und der Nordsee hervor.
Nach einer Meldung des Generalquartiermeisters, 6. Abteilung, standen am 10. Mai 1940 für den Krieg im Westen 3624 einsatzbereite Flugzeuge zur Verfügung, darunter 342 Stukas und 42 Schlachtflugzeuge vom Typ Hs 123 in der II.(Schlacht)/LG 2. Die Stukaverbände waren: I. und II./St.G. 77, I. und III./St.G. 2 »Immelmann«, die selbständige Gruppe II./St.G. 2, die I./St.G. 76, III./St.G. 51, IV.(Stuka)/LG 1 und die I.(Stuka)/186 (T), ab 20. Juni noch die aus Norwegen kommende I./St.G. 1. Ein Großteil dieser Verbände war bereits in dem neuaufgestellten VIII. Fliegerkorps, dem Nahkampfkorps, unter Dr. Ing. Wolfram Freiherr von Richthofen vereint. In wenigen Wochen entwickelte sich dieses Korps zu einer besonderen taktischen Luftwaffe. Mit Stukas, Schlachtfliegern, Zerstörern und Jagdfliegern ebnete es den Weg des Heeres vom ersten Sturzangriff auf das Fort Eben Emael bis an die atlantische Küste, meist dicht vor der eigenen Panzerspitze, oft aber auch als weitreichende Artillerie. Mit großem Erfolg wurden Schiffsziele im Seegebiet von Calais und Dünkirchen bekämpft.
In der Luftschlacht um England standen nach Umorganisation und Neuaufstellungen sämtliche Stukaverbände mit 316 Ju 87 im Einsatz und zwar erstmals in voller Geschwaderstärke, also jedes Geschwader mit drei Gruppen. Allein im VIII. Fliegerkorps waren neben der II.(Schlacht)/LG 2 die Stukageschwader 1, 2 und 77 vereint. Im V. Fliegerkorps flog das Stukageschwader 3 und im II. Fliegerkorps die VI.(Stuka)/LG 1. Die Angriffe begannen Mitte Juni 1940 gegen Geleitzüge im Kanal, führten zu Flugplätzen und küstennahen Zielen an der Südküste Englands und nach der »Führeranweisung 17« ab 1. August zum »verschärften Luft- und Seekrieg gegen England« – mit steigenden Verlusten der Ju 87-Verbände. Am 18. August verlor das Stukageschwader 77 bei den Angriffen auf die Radarstation von Poling und gegen Thorney allein 14 Ju 87. Die Stukageschwader mußten gegen die britischen Jäger aus dem Kampf gezogen werden. Der letzte Einsatz von Ju 87 gegen England erfolgte durch Überraschungsangriffe am 1. und 8. November durch die 1. und 9./St.G. 1 und 3./St.G. 3 und am 14. November durch die III./St.G. 1 unter Hauptmann Mahlke.

In der ersten Phase des Kampfes im Mittelmeer erzielten die Anfang Januar 1941 von der Kanalfront nach Sizilien verlegten Gruppen I./St.G. 1 unter Hauptmann Hozzel und die II./St.G. 2 unter Major Ennecerus große Erfolge gegen die britische Mittelmeerflotte. Am 10. Januar 1941 stürzten sich 43 Stuka auf den britischen Flugzeugträger »Illustrious«. Sechs Volltreffer beschädigten trotz stärkster Abwehr den Flugzeugträger schwer. Einen Tag später versenkte die II./St.G. 2 den schweren britischen Kreuzer »Southampton«. Mit 10 000 BRT war »Southampton« bis dort das größte Schiff, das durch Fliegerbomben versenkt worden war. Es handelte sich um einen modernen Kreuzer, der erst vor drei Jahren vom Stapel gelaufen war. Bei Angriffen auf den Hafen La Valetta von Malta erhielt »Illustrious« weitere Treffer, so daß der Flugzeugträger für länger als ein Jahr ausfiel. Darüber hinaus führten die Stukas schwere Angriffe gegen Hafen- und Flugplatzanlagen auf Malta durch.
Auf dem Balkan und in Griechenland verzeichnete das Nahkampfkorps im April 1941 gegen Stellungen im Gebirge und in den Schluchten große Erfolge. Eingesetzt waren im VIII. Fliegerkorps die I. und III./St.G. 2, die II./St.G. 1 (früher III./St.G. 51) und die I./St.G. 3 (früher I./St.G. 76), sowie die Schlachtfliegergruppe II. (Schlacht)/LG 2, die I. und III./St.G. 77 flog unter dem »Fliegerführer Arad«, die II./St.G. 77 beim »Fliegerführer Graz«.
Im Kampf um die Insel Kreta im Mai 1941 stürzten die Ju 87 des Stukageschwaders 2 »Immelmann« auf den Flugplatz Malemes und auf die beherrschende Höhe 107. In der Luftseeschlacht um Kreta, das Unternehmen »Merkur«, kam das Stukageschwader 2 unter Oberstleutnant Dinort mit seiner I. Gruppe unter Hauptmann Hitschhold, der III. Gruppe unter Hauptmann Brücker und der unterstellten II. Gruppe unter Major Ennecerus gegen die britische Mittelmeerflotte zu großen Erfolgen, wie die folgende Skizze aufzeigt. Allein vom 21. bis 23. Mai versenkte das Geschwader zwei Kreuzer und vier Zerstörer und beschädigte weitere Flotteneinheiten durch Volltreffer.
Die Kämpfe des Deutschen Afrikakorps unter Rommel unterstützten 1941 als erste Stukagruppen die III./St.G. 1 und I./St.G. 3 und schließlich ab Juni 1941 das Stukageschwader 3 mit drei Gruppen: die I./St.G. 3, die seit Mai 1941 in Afrika lag, die »Hozzel-Gruppe«, die erstmals im Januar 1941 über Afrika flog und am 13. Januar 1942 in die II./St.G. 3 umbenannt wurde und die II./St.G. 2, die ab 13. Januar 1942 die III. Gruppe des Geschwaders bildete. Das Stukageschwader 3 blieb bis zum Ende der Kämpfe in Afrika im April 1943, dazu kam ab November 1942 die I. Gruppe des Schlachtgeschwaders 2. Höhepunkte der Kämpfe waren der Einsatz um Tobruk und die Angriffe gegen das Wüstenfort Bir Hacheim.
Im Krieg gegen die Sowjetunion begannen die Sturzkampfverbände mit 290 Ju 87, und zwar im VIII. Fliegerkorps unter von Richthofen die Sturzkampfgeschwader 1 und 2, im II. Fliegerkorps unter Loerzer das Sturzkampfgeschwa-



Schiffsverluste der britischen Mittelmeerflotte in der See-Luftschlacht um Kreta, die ausschließlich auf Luftangriffe des VIII. Fliegerkorps in der Zeit vom 21. Mai bis 1. Juni 1941 zurückzuführen sind.
Versenkt: 21. Mai: Zerstörer »Juno«, 22. Mai: Zerstörer »Greyhound« und die Kreuzer »Gloucester« und »Fiji«, 23. Mai: die Zerstörer »Kashmir« und »Kelly«, 29. Mai: die Zerstörer »Imperial« und »Hereward«, 1. Juni: Flakkreuzer »Calcutta«.
Beschädigt: 21. Mai: Kreuzer »Ajax«, 22. Mai: Kreuzer »Naiad«, Flakkreuzer »Carlisle« und die Schlachtschiffe »Warspite« und »Valiant«, 26. Mai: Flugzeugträger »Formidable«, Zerstörer »Nubian«, 27. Mai: Schlachtschiff »Barham«, 28. Mai: Kreuzer »Ajax«, 29. Mai: Zerstörer »Decoy« und die Kreuzer »Orion« und »Dido«, 30. Mai: Kreuzer »Perth« und Zerstörer »Kelvin«, 31. Mai: Zerstörer »Napir«.

der 77 und bei der Luftflotte 5 beim Fliegerführer Kirkenes im hohen Norden die IV. (Stuka)/LG 1. Dazu kamen die Me 110 des SKG 210, ab Januar 1942 das Schlachtgeschwader 1 mit zwei Gruppen, ab 1943 das aus Afrika verlegte Sturzkampfgeschwader 3, ab Juli 1944 das Schlachtgeschwader 4 mit zwei Gruppen (mit Unterbrechung durch die Ardennen-Offensive), eine Reihe von Panzerjägerstaffeln und Nachtschlachtflieger-Gruppen.
In den ersten Jahren des Ostfeldzuges bewährte sich das Wort von Richthofen »Klotzen und nicht Kleckern«. Die Stukas kamen immer dort zum Einsatz, wo eine neue Offensive zu unterstützen war. Kesselring schreibt: »In der

Konzentration der Luftwaffenkräfte auf ein Ziel lag die Grundlage für einen Sieg auch unter erschwerten Verhältnissen.« Nach der Tragödie von Stalingrad waren die Stukaflieger und Schlachtgeschwader nur noch die »Feuerwehr«, die in den schweren Abwehrkämpfen überall dort eingesetzt wurden, wo die Hilfe für die Heeresverbände gegen eine immer stärker werdende Übermacht am notwendigsten war.
An der italienischen Front kämpfte nach dem Zusammenbruch in Afrika ab Mai 1943 das Schlachtgeschwader 2 mit zwei Gruppen bis zum 18. Oktober 1943, ab Juni 1943 das Schlachtgeschwader 10 bis September 1943, ab Oktober 1943 das Schlachtgeschwader 4 bis Mai 1944 und seit dem Dezember 1943 die Nachtschlachtgruppe 9 gegen die Alliierten, die von 4000 bis 5000 Flugzeugen unterstützt wurden.
An der Invasionsfront standen gegen 12 837 Flugzeuge der Alliierten 481 deutsche Flugzeuge, von denen 319 einsatzbereit waren, darunter im verzweifelten Einsatz einige Nachtschlachtgruppen.

NACHTSCHLACHTGRUPPEN

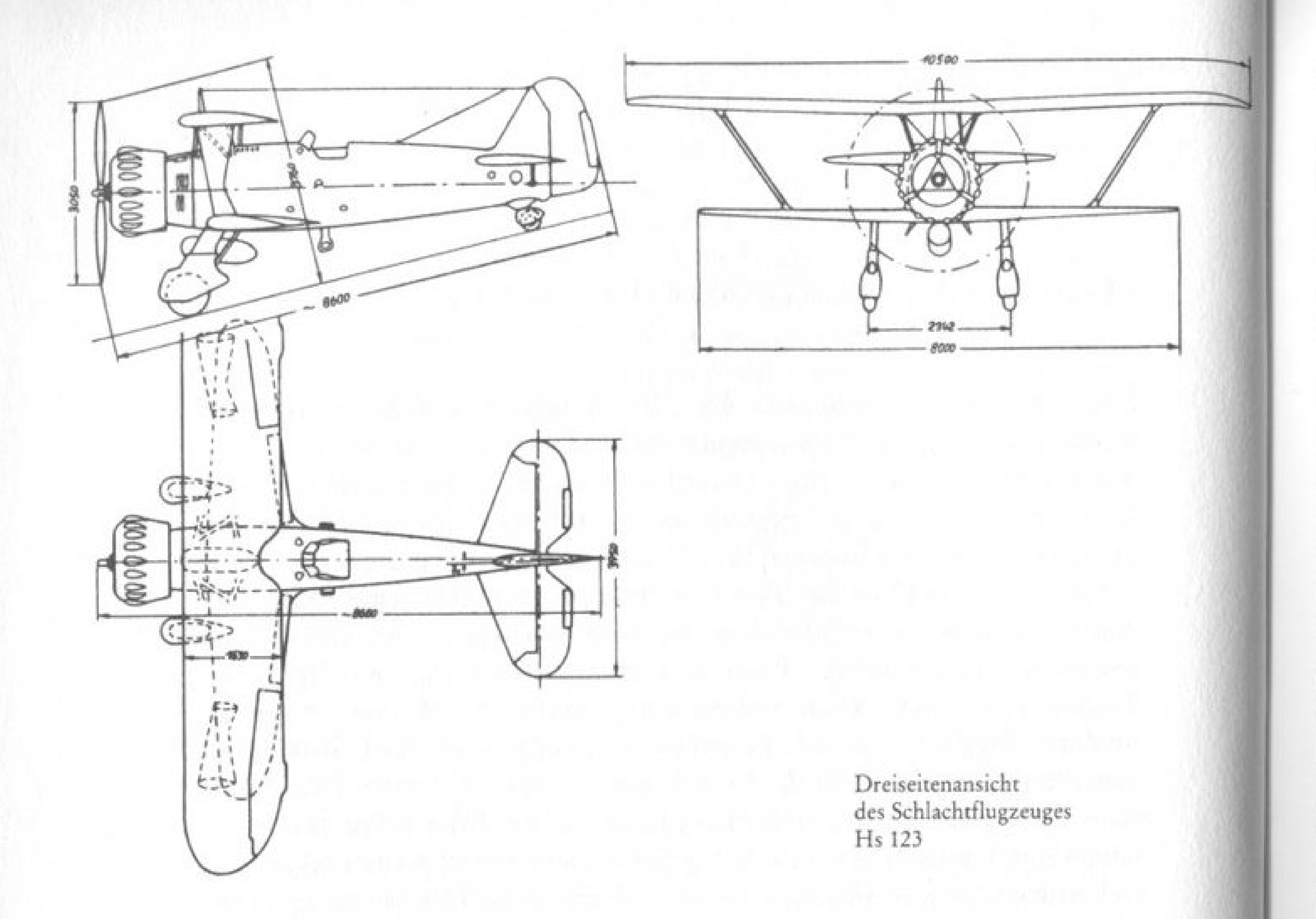
Jedem Soldaten der Ostfront sind die lästigen Störangriffe russischer Flieger während der Nacht in unangenehmer Erinnerung. Das begann bereits im Herbst 1941 auf dem Vormarsch Richtung Moskau. Fast jede Nacht kamen die »Nähmaschinen«, wie der Landser diese leichten sowjetischen Flugzeuge nannte. Es war der alte Doppeldecker U 2, ähnlich unserer FW 44 oder He 72. Man erzählte sich, daß die Besatzungen Leuchtbomben und die kleinen Brand- und Sprengbomben von 5–15 kg mit der Hand, oft aus dem Schoß, abwarfen. Ihre tatsächlichen Erfolge waren nicht groß und doch wurde die meist so notwendige Nachtruhe, die Stellungen an der Front und der Nachschub immer wieder gestört.
Auf deutscher Seite entschloß man sich unverständlicherweise erst ein Jahr später zu ähnlichen Aktionen. Im Herbst 1942 begann man mit der Aufstellung von Störkampfstaffeln. Am 7. Oktober 1942 wurde für die Ostfront »die Aufstellung von Behelfskampfstaffeln auf dem Kommandoweg befohlen ... zur Störung des Gegners bei Nacht durch Angriffe gegen frontnahe Ortschaften, belegte Waldstücke usw.« So entstand im Oktober 1942 in Szolzi die »1. Behelfskampfstaffel Luftflotte 1«, in Orscha die »1. Behelfskampfstaffel Luftwaffenkommando Ost«, in Rossosch am Don die erste Staffel im Bereich der Luftflotte 4. Ab November 1942 wurden diese Einheiten als Störkampfstaffeln bezeichnet. Sie erhielten He 45, bewaffnet mit einem MG 15 im Drehkranz und ein MG 17. Anfangs waren diese Störflugzeuge mit 10-kg-Bomben im Schacht ausgerüstet, die bald durch Abwurfbehälter und 50- bis 70-kg-Brand- und Sprengbomben ersetzt wurden. Die Besatzungen rekrutierten sich u. a. aus A/B-Lehrern und Nahaufklärer-besatzungen.
Wie Karl Grabo aus der Anfangszeit dieser »Benakaste« (Behelfsnachtkampfstaffeln) erzählt, wurden zunächst 1- und 2-kg-Bömbchen »aus der Persilschachtel« geworfen. Bombenschützen waren oft Soldaten vom Bodenpersonal, die noch niemals in einer Maschine gesessen hatten und deren erster Flug auch ihr erster Feindflug war. Es sollten vor allem die Werke um Stalingrad durch pausenlosen Störangriff behindert werden.
Im Frühjahr 1943 standen 13 Störkampfstaffeln. Am 18. Oktober 1943 erfolgte ihre Umgliederung und Umbenennung in Nachtschlachtgruppen 1 bis

6 mit je 2 bis 3 Staffeln. 1944 folgten die NSG 7 im Südosten, NSG 8 bei der Luftflotte 5 in Finnland/Norwegen, NSG 9 bei der Luftflotte 2 in Italien, am 17. September 1944 NSG 10 im Südosten, bei der Luftflotte 1 die estnische NSG 11, die lettische NSG 12 und die russische Ostfliegerstaffel, am 7. November 1944 wurde an der Westfront die III./KG 51 in NSG 20 umbenannt und Ende März 1945 entstand aus der III./NJG 2 und II./NJG 3 die NSG 30. An Flugzeugmustern wurden verwendet: He 45, He 46, Ar 66, Ar 96, Go 145, FW 58, Bü 181, Hs 126, W 34, Do 17, CR 32, CR 43 (Fiat-Jäger), 1944 auch Si 204 D und Beuteflugzeuge aller Art. Nach der Umrüstung der Schlachtfliegerverbände auf FW 190 wurden für die Nachtschlachtgruppen auch die Ju 87 frei. Die NSG 20 im Westeinsatz wurde von vornherein mit FW 190 ausgerüstet und die NSG 30 hatte von der Nachtjägerei her die Ju 88, die aber auch bei der Nachtschlachtgruppe aus Betriebsstoffmangel nicht mehr zum Einsatz kam. Die Erfahrung im Osteinsatz zeigte, daß Ar 66 und Go 145 die geeignetsten Typen waren.
Horst Amberg schreibt, daß diese Nachtfliegerei eine neue Art von Fliegen bedingte. Hierfür wurde der Blindflugschein 3 geschaffen. Ausbildungsstätte war Stubendorf bei Oppeln. Geflogen wurde mittels Variometer, Höhenmesser, Wendezeiger und Libelle. Die Flugzeuge hatten kein FT und lediglich eine zusätzliche Instrumentenbeleuchtung. Es kam also nur Sichtnavigation in Frage. Die Absprungplätze waren möglichst frontnah, mußten daher auch bei Morgengrauen wieder geräumt werden. In etwa 25–30 km Entfernung vom Absprungplatz standen Kennfeuer mit wechselnder Kennung. Außerdem diente ein schwach markierter Leuchtpfad der Orientierung.
Mit dieser verhältnismäßig primitiven Art des Zurechtfindens in der Nacht kamen nur ältere Flugzeugführer zurecht, während die jüngeren eine längere Anlaufzeit benötigten, und deshalb beim Einsatz auch höhere Verluste hatten. Das unkomplizierte Blindfliegen war nur möglich mit Maschinen einfachster Art, die auf Grund ihrer geringen Geschwindigkeit anspruchslos waren. Mit dem Einsatz modernerer Flugzeuge stiegen die Ansprüche hinsichtlich Start- und Landebahn und Befeuerung.
Es steht außer jedem Zweifel, daß der Einsatz der Nachtschlachtflieger trotz der oft primitiv und behelfsmäßig ausgerüsteten Verbände der Erdtruppe an allen Fronten spürbare Entlastung brachte. Hervorzuheben ist vor allem die fliegerische Leistung der Besatzungen. An der Ostfront kämpften mehrere Gruppen von Finnland bis zum Balkan. Die NSG 9 flog bis Kriegsende im Nachteinsatz an den wichtigsten Kampfabschnitten der Italienfront. Im »Gefechtsverband Hallensleben« waren an der Westfront NSG 1, 2 und 20 eingesetzt. Im November 1944 wird eine Nachtschlachtgruppe unter Führung von Major Heinz Müller hervorgehoben, die sich in 17 000 Einsätzen bewährt hatte, von denen über 500 über dem westlichen Kampfraum unter schweren Bedingungen geflogen wurden. Der größte Erfolg der NSG 20 war die

Zerstörung der wichtigen Straßenbrücke von Njmwegen, und auch die für die deutschen Truppen lebensnotwendige Vernichtung der Schleusen in Nordholland. Bemerkenswert der Einsatz dieser Gruppen während der Ardennenoffensive. Flugzeugführer der NSG 1 zerstörten im Tagangriff unter hohen Verlusten die Brücke von Remagen, und zwar mit 1800-kg-Bomben an ihren FW 190. Höchste Auszeichnungen wurden an Nachtschlachtflieger verliehen, so an Dahlmann, Theyerl, Sopp, Flögel, Bellof, Eberspächer und Frost. In der Dienststelle des Generals der Schlachtflieger unterstanden die Nachtschlachtgruppen einem eigenen Inspekteur, zuerst Boris von Maubeuge (verstorben 1974), später von Graeve.

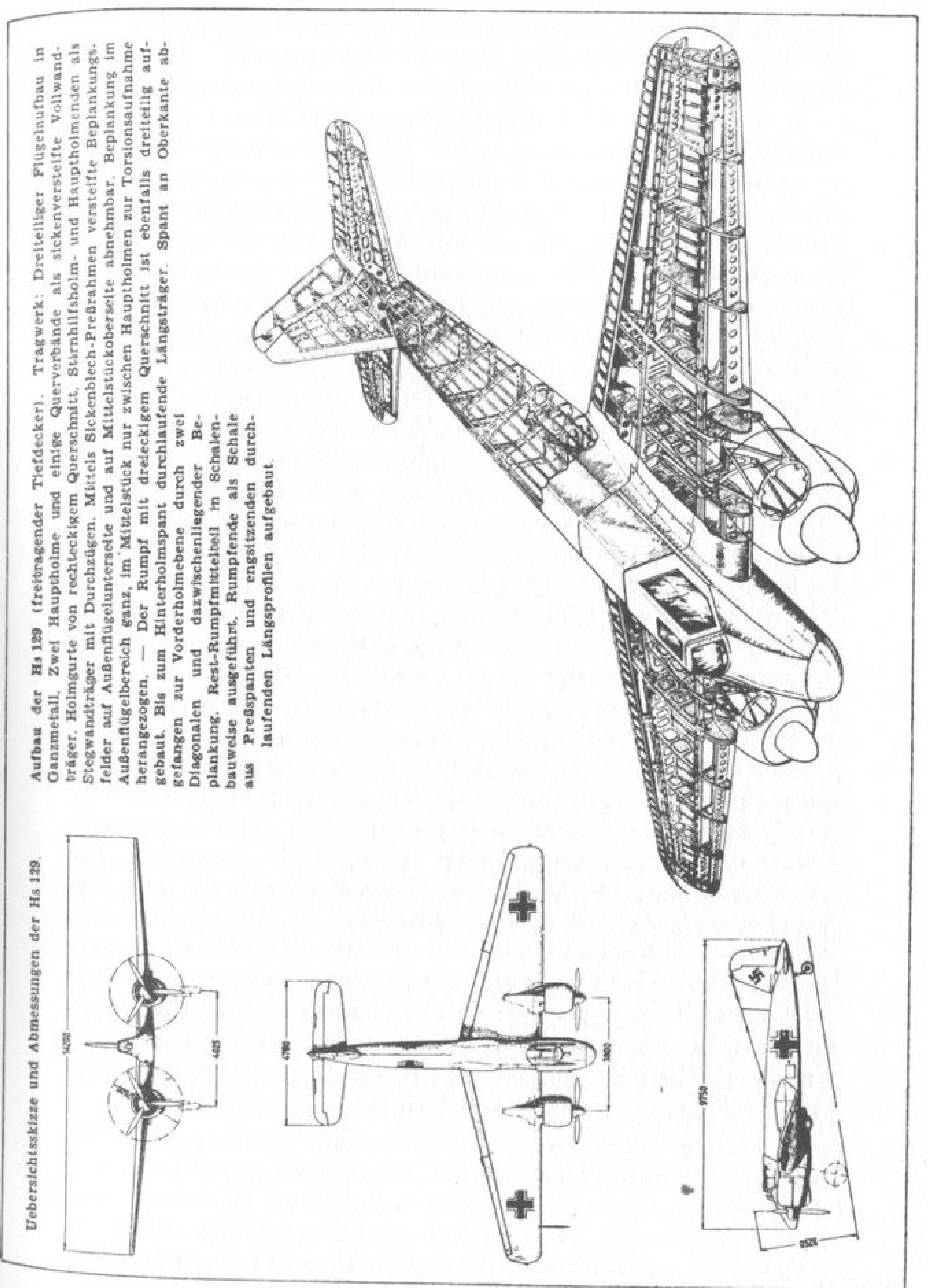
DIE SCHLACHTFLUGZEUGE VON HENSCHEL

Die Henschel-Konstruktionen Hs 126 (Aufklärer) und Hs 123 (Stuka, Schlachtflugzeug) waren die letzten offenen Maschinen während des Zweiten Weltkrieges im Fronteinsatz – sicherlich die letzten in der Militärgeschichte. Sie galten schon vor dem Kriege als veraltet, haben sich aber an allen Fronten bewährt, das Schlachtflugzeug Hs 123 bis zum letzten Tag des sechsjährigen Kampfes. Die Hs 123 – die dritte Konstruktion des damals jungen Flugzeugwerkes – wurde ein voller Erfolg: Als Stuka gedacht, als Schlachtflugzeug unerreicht, eine wuchtige Faust und doch elegant, klar überlegen dem Konkurrenten, dem konservativen Doppeldecker Fi 98. Das wesentlich schönere Flugbild war auf die gefälligere Bauform als Anderthalbdecker zurückzuführen. Im Frühjahr 1935 flogen im Werk die ersten Prototypen. Kein Geringerer als Generalluftzeugmeister Ernst Udet selbst führte den neuen Sturzbomber am 8. Mai 1935 in Johannisthal derart beeindruckend vor, daß auch die größten Skeptiker von der Richtigkeit der Idee überzeugt waren. Hs 123 V 2 (D-ILUA) und V 3 (D-IKOU) unterschieden sich vom Prototyp durch die geänderte Motorhaube. Die glatte NACA-Haube erhielt zur Verkleidung der Ventilführungen achtzehn Auswölbungen für die neun Zylinderköpfe des Sternmotors BMW 132 (ein Lizenzbau des amerikanischen Pratt and Whitney GR-1690), der vom Amt vorgeschrieben worden war. Durch diese Verbesserung wurde der Durchmesser kleiner und die Hs 123 noch eleganter. Die bisherige Dreiblattschraube wurde durch einen Zweiblattverstellpropeller ersetzt. Die V 3 erhielt erstmals mit zwei MG 17 über dem Motor auch die vorgesehenen Waffeneinbauten. Zwei Abstürze während der Erprobung in Rechlin machten Verstärkungen notwendig, durch die V 4 (D-IZXY) entstand. Nach dieser Änderung konnte die Hs 123 bis zur Endgeschwindigkeit gestürzt und abgefangen werden. Mit ihr waren trotz Fehlens von Sturzflugbremsen Sturzflüge von 80-Grad-Neigung möglich. V 4 wurde damit das Ausgangsmuster für den Serienbau. Dieser begann im Frühjahr 1936 in den Henschel-Werken Schoenefeld und Johannisthal.
In der Version Hs 123 A-1 lief diese Henschel-Konstruktion als Standard-Ausführung bis 1942 in Serie. Der einstielige, freitragende Anderthalb-Decker war mit einem BMW-132-Motor ausgerüstet, der seine Startleistung von anfänglich 660 PS auf 870 PS als BMW 132 Dc steigerte. Der zweiholmige



Dreiseitenansicht
des Schlachtflugzeuges
Hs 123

Oberflügel hatte eine Spannweite von 10,50 m, der einholmige Unterflügel, durchgehend in Ganzmetall 8,00 m. Länge 8,33 m, größte Höhe 3,21 m. Bei normaler Ausrüstung betrug das Leergewicht 1504 kg, das Startgewicht 2217 kg, also eine Zuladungsmöglichkeit von 713 kg. Als Kampflast schleppte das einsitzige Schlachtflugzeug vier 50-kg-Bomben oder eine 250-kg-Bombe oder neben den beiden Maschinengewehren noch zwei 2-cm-Kanonen unter jeder Unterfläche. Als Reisegeschwindigkeit erreichte die Hs 123 310 km/h, eine Höchstgeschwindigkeit von 338 km/h bei einer Reichweite von 860 km. Die Dienstgipfelhöhe betrug 9000 m, die Steigleistung in Bodennähe 900 m/min. Der Schalenrumpf aus Leichtmetall hatte einen ovalen Querschnitt.
Für weitere Leistungssteigerung und für Sondereinsätze, wie das Flugmeeting in Dübendorf, wurden stärkere Motoren eingebaut. So entstand V 5 (D-INRA) mit dem 830 PS-BMW 132 G-Motor, V 6 (D-IHDI) mit dem 960 PS-BMW 132 K-Motor, V 7 (D-IUPO) mit dem gleichen Motor.
Die erste Fronterprobung erfuhr die Hs 123 mit einer Staffel von 5 Maschinen 1937 im spanischen Bürgerkrieg bei der Legion Condor, um kurz darauf im Herbstmanöver auch in Deutschland einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu werden.



Uebersichtsskizze und Abmessungen der Hs 129.

Aufbau der Hs 129 (freitragender Tiefdecker). Tragwerk: Dreiteiliger Flügelaufbau in Ganzmetall. Zwei Hauptholme und einige Querverbände als sickenversteifte Vollwandträger. Holmgurte von rechteckigem Querschnitt. Stirnhilfsholm- und Hauptholmenden als Stegwandträger mit Durchzügen. Mittels Sickenblech-Preßrahmen versteifte Beplankungsfelder auf Außenflügelunterseite und auf Mittelstückoberseite abnehmbar. Beplankung im Außenflügelbereich ganz, im Mittelstück nur zwischen Hauptholmen zur Torsionsaufnahme herangezogen. — Der Rumpf mit dreieckigem Querschnitt ist ebenfalls dreiteilig aufgebaut. Bis zum Hinterholmspant durchlaufende Längsträger. Spant an Oberkante abgefangen zur Vorderholmebene durch zwei Diagonalen und dazwischenliegender Beplankung. Rest-Rumpfmittelteil in Schalenbauweise ausgeführt. Rumpfende als Schale aus Preßspanten und engsitzenden durchlaufenden Längsprofilen aufgebaut.

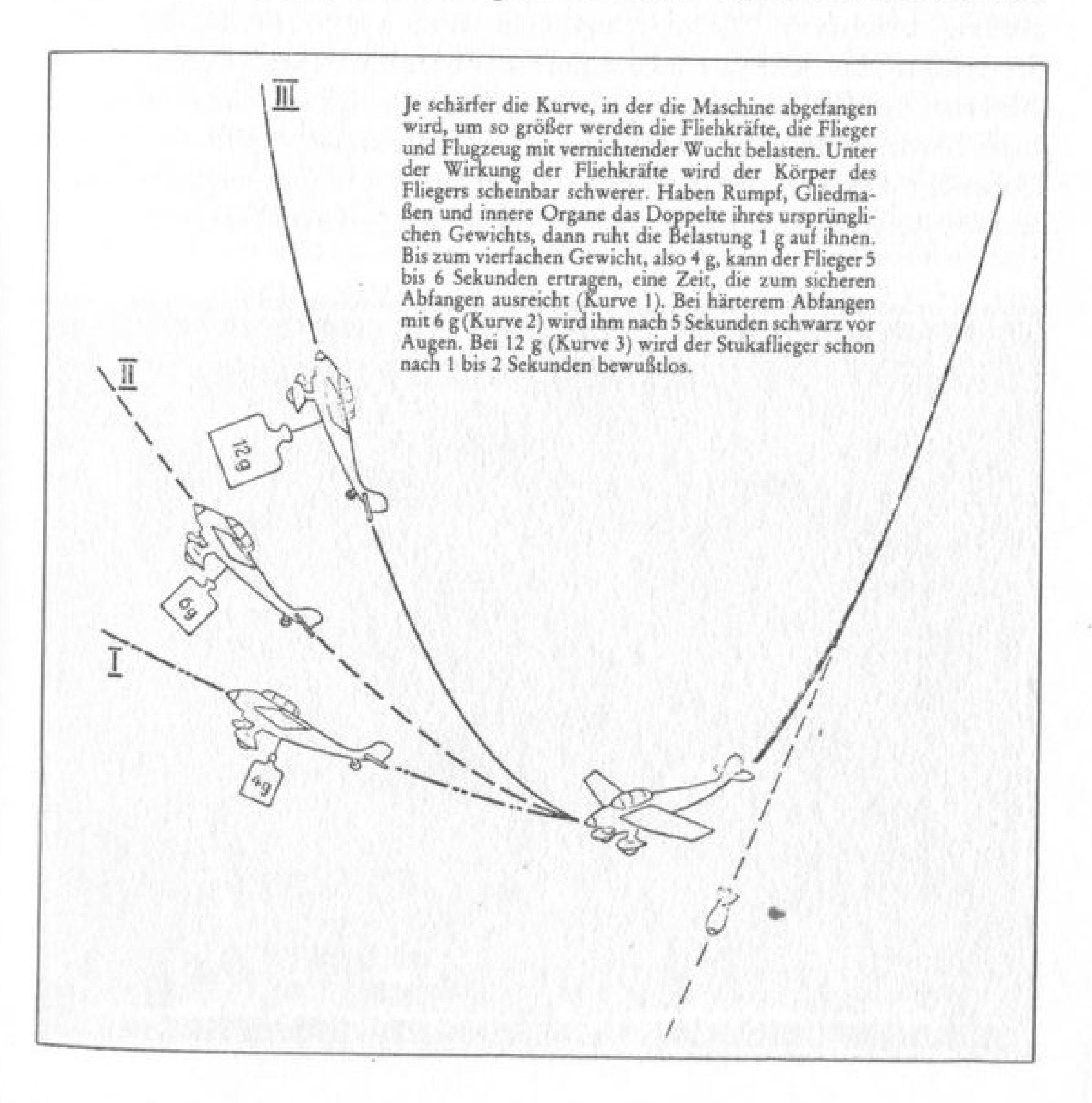
Nach den Erfahrungen in Spanien stellte die deutsche Luftwaffe im Mai 1938 fünf Schlachtfliegergruppen, von denen die Fliegergruppe 10 in Tutow und Fliegergruppe 50 in Lechfeld Hs 123 erhielten. Zu Kriegsbeginn hatte nur noch die II. Gruppe (Schlacht) des Lehrgeschwaders 2 die Hs 123. Sie war die einzige Schlachtfliegergruppe, die im Polenfeldzug und auch gegen Frankreich hervorragende Unterstützung den Infanterie- und Panzerverbänden leistete. Dann glaubte die Luftwaffen-Führung auf das offene Schlachtflugzeug verzichten zu können, war dann aber bei den immer härter werdendenKämpfen an der Ostfront heilfroh, noch immer auf die Hs 123 zurückgreifen zu können, die mit Recht als taktisches Zeichen das Infanterie-Sturmabzeichen trug. Als Nachrüstsätze erhielten die Führersitze an ihren Hinterkanten strömungsgünstig geformte Kopfstützen und vor allem Panzerschutz für den Piloten. Als Freiherr von Richthofen, der Kommandierende General des Nahkampf-Fliegerkorps, am 16. Januar 1943 die Fortsetzung der Serienproduktion der Hs 123 forderte, stellte sich heraus, daß alle Bauvorrichtungen, Modelle und Gesenke bereits vor dem Kriege verschrottet waren. 1935 und 1936 wurden insgesamt 265 Hs 123 bei Henschel und bei der Firma AGO gebaut. Die ersten Maschinen sind im September 1936 ausgeliefert worden. Die letzten Frontflugzeuge aber flogen bis zum letzten Tag.
1940 wurde nach den Erfahrungen in Spanien und in Polen Hs 129 als schnelleres und stärkeres Schlachtflugzeug konstruiert. Der zweimotorige, freitragende Tiefdecker ging mit der Version Hs 129 B–1 in Serie. Der dreiteilige, zweiholmige Ganzmetallflügel hatte eine Spannweite von 14,2 m, der dreiteilige Ganzmetallrumpf mit dreieckigem Querschnitt eine Länge von 9,75 m. Die größte Höhe betrug 3,35 m, die Flügelfläche 29 m², das Rüstgewicht 4197 kg, das Startgewicht 5100 kg, also eine Zuladung von 903 kg. Als Triebwerk dienten zwei Gnome-Rhone 14 M 04/05 luftgekühlte Vierzehnzylinder-Doppelstern-Motoren mit je 740 PS Startleistung. Die Standardbewaffnung bestand aus zwei 20-mm-Maschinengewehren in den Rumpfseitenwänden des Bugs, darunter zwei MG 17. Alle Waffen schossen starr nach vorne. Bombenschlösser waren für zwei 50-kg-Bomben vorgesehen. Der Pilot saß in der als Rumpfbug ausgebildeten Panzerkabine, die von der Bodenabwehr am meisten gefährdete Frontscheibe der Abdeckhaube hatte ein 75-mm-Panzerglas. Bis zur Einstellung der Produktion im Herbst 1944 verließen 841 Flugzeuge das Fließband, 1941 waren es nur 7, 1942 bereits 221, 1943 als Höhepunkt 411 und 1944 noch 202 Stück.

DIE JU 87 – DER STUKA SCHLECHTHIN

Und doch war die Hs 123 als Sturzbomber und Schlachtflugzeug nur die erste Entscheidung von Ernst Udet. Sie war noch nicht die Idealvorstellung des fliegenden Generalluftzeugmeisters. Er suchte einen Sturzkampfbomber, der nahezu senkrecht stürzen konnte, mindestens eine 250-kg-Bombe ins Ziel schleppte und durch einen zweiten Mann eine ausreichende Abwehr nach hinten hatte. Die Militärluftfahrt der Welt kannte kein Flugzeug dieser Art. Für die beauftragten Firmen Arado, Heinkel, Junkers, Blohm und Voß galt es Neuland zu entwickeln ohne Vergleichs- und Erfahrungswerte. Überspringen wir die Zeit der Arbeit in den Konstruktionsbüros. Das Vergleichsfliegen der vier Sturzbomber wurde auf die ersten Junitage des Jahres 1936 gelegt. Gert W. Heumann, ein großartiger Kenner der Typengeschichte, schreibt darüber: »An der Spitze einer Kommission des Technischen Amtes kam Udet nach Rechlin, um dem Wettbewerb beizuwohnen. Die vier verschiedenen Prototypen waren ihm nicht neu; er hatte ihr Entstehen in allen Stadien der Entwicklung laufend durch seine Besuche in den einzelnen Werken verfolgt. Gegenüber der schlanken und aerodynamisch vollendeten He 118 war die Ju 87 ein unschöner Vogel; die ästhetische Ar 81 hatte als Doppeldecker kaum eine reelle Chance, während die Ha 137 eigentlich nur als Zwischenstufe anzusprechen war. Sie verband die Tragfähigkeit der Hs 123 mit den konstruktiven Eigenschaften der Ju 87. Nach einer genauen Inspektion der vier Flugzeuge begann ihre Vorführung. Und sie endete mit dem Sieg der Ju 87.«
Dies konnte nicht überraschen, beschäftigte sich doch eine Ingenieur-Gruppe bei Junkers schon seit dem Jahre 1931 mit dem Problem eines Sturzkampfflugzeuges – wenn man will, schon seit 1928, denn damals entstand in Schweden der von Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann konstruierte Ganzmetall-Jagdeinsitzer K 47, mit dem dann in den Jahren 1931 bis 1934 die ersten Versuche zur Überprüfung von Sturzflugeigenschaften, Zielverfahren, Bombenaufhängung und Abwurf durchgeführt wurden. Aus den Werksberichten von damals ist zu erkennen, was der Versuchspilot, Flugkapitän Neuenhofen in grundlegenden Versuchen geleistet hat und wie methodisch die Junkers-Versuchsgruppe durch Einsatz von vielen Registrierinstrumenten daran ging, das Problem zu lösen. Flugkapitän Willy Neuenhofen, Jagdflieger des I. Weltkrieges mit 16

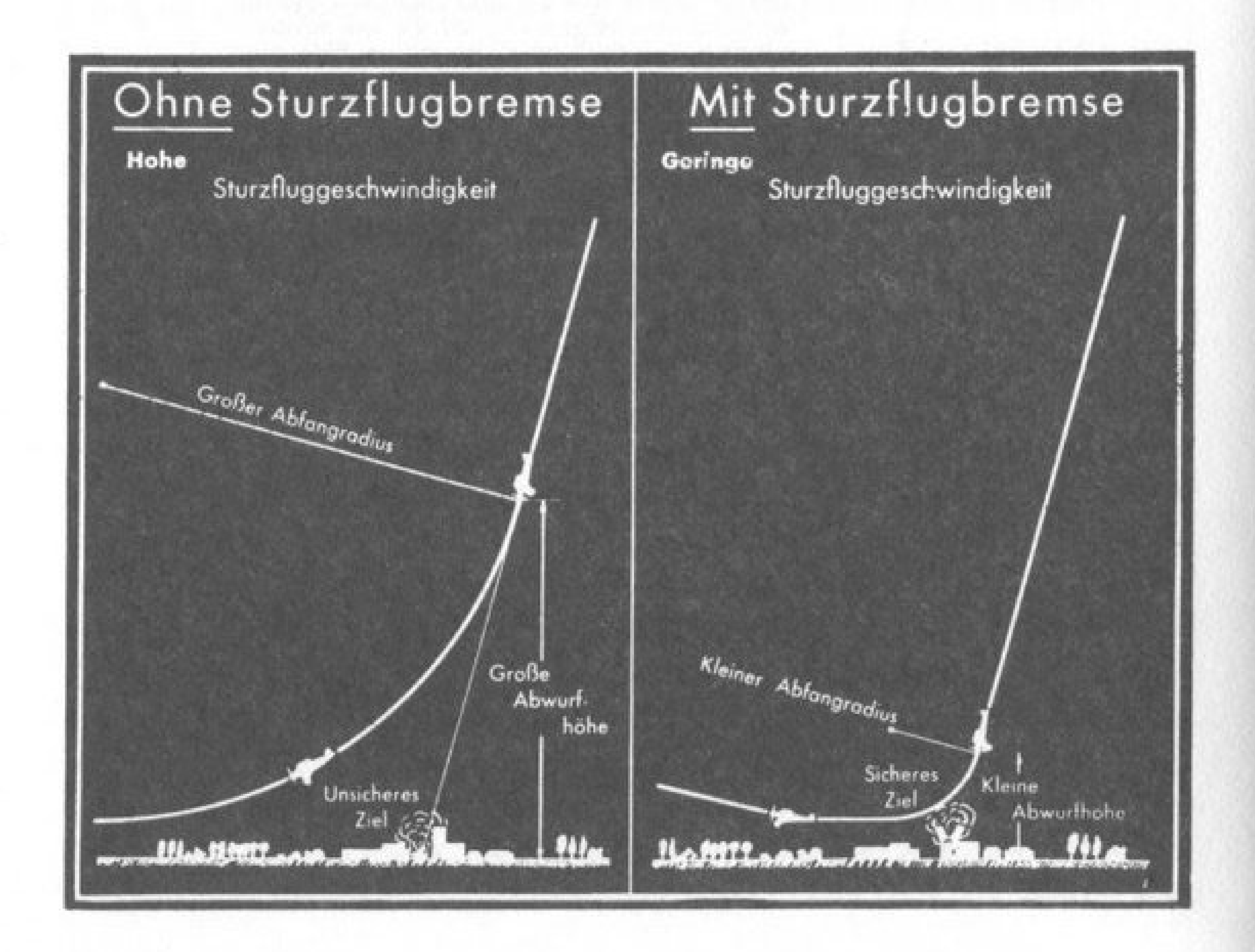
Abschüssen, berühmt durch seinen sensationellen Höhenweltrekord 1929 von 12 739 m mit einer Ju 34, hat in seinen Versuchsflügen Wesentliches zur Entwicklung des Sturzfluges beigetragen. Der Junker'sche Sturzbomber stürzte gradlinig unter einem Winkel von 60 bis 80 Grad und warf aus etwa 800 m Höhe im Sturzflug, also in dieser Schräglage, die Bombe. Dadurch wurde eine bis dahin niemals erreichte, verläßliche Zielgenauigkeit, erreicht. Deshalb war bei Junkers die K 47 von Anfang an als sogenannter »schwerer« Sturzbomber veranlagt, ausgerüstet mit einem 480-PS-Bristol Jupiter Motor.
Das Auswandern des Flugzeuges im Sturzflug infolge eines unsymmetrischen Profils bereitete die größte Schwierigkeit. (Erst die Nachfolgemaschine Ju 87 vermochte geradlinig zu stürzen.) Die Flüge fanden in Schweden, meist in den Wintermonaten, statt, um in Ermangelung geeigneter Flugplätze von einem zugefrorenen See zu starten. Erschwerend kam hinzu, daß nachts geflogen werden mußte, weil nur so nach einem in deutsch-schwedischer Zusammenarbeit gefundenen Verfahren das unter dem Rumpf einen starken Scheinwerfer tragende Flugzeug und die mit einem Leuchtsatz versehenen Bomben durch einen Fototheodoliten genau eingemessen werden konnte. Im Augenblick der Bombenauslösung erlosch der Scheinwerfer, die Bombe begann zu rotieren und mit zunehmender Geschwindigkeit wurden auf dem Film aus anfänglich langen, später immer kürzeren Strichen zum Schluß in rascher Folge Punkte. Damit war der Flugweg vom Anfang bis zum Sturzflug und die Bombenfallkurve bis zum Aufschlag genau aufgezeigt. Nach diesen Erkenntnissen ging man zu Abwürfen bei Tage über. Dabei waren zwei Filmkameras eingebaut, weil sich gezeigt hatte, daß ein einzelner Mensch nicht gleichzeitig zielen und Instrumentenwerte ablesen kann. Die eine Kamera stand rückwärts und oberhalb des Pilotenkopfes, um alle Instrumentenwerte, die Fluglage, den Visierstand und das Abkommen im Augenblick des Abwurfs festzuhalten. Die zweite Kamera war direkt über einer horizontal aufgehängten Bombe festgemacht, um ihr Verhalten in den ersten Zeiteinheiten nach erfolgter Auslösung der Bombe und deren Auswanderung gegenüber dem Flugzeug zu wissen. Die Entwicklung eines kreiselgesteuerten Sturzbombervisiers, das die ballistischen Werte je nach Schräglage automatisch einbrachte, machte den Piloten fliegerisch erheblich freier. Auch das Erreichen einer bestimmten Abwurfhöhe wurde ihm jetzt optisch im Visier angezeigt, was ein weiterer Fortschritt war. Höhepunkt jener Versuchsflüge aber war, daß aufgrund der überzeugenden Treffergebnisse und Bombenwirkung auf Land schon 1934 erstmalig in Schweden Raketenbomben gebaut und durch die K 47 erprobt, um nun durch den Sturzbomber auch schwerste Schiffsziele mit Erfolg angreifen zu können. Hier sind auf schwedischer Seite vor allem Captain Svensén und Oberleutnant Bjuggren zu nennen. Leiter der Junkers-Versuchsgruppe war Dipl.-Ing. Ottfried Fuchs, ehemaliger aktiver Fliegeroffizier. Er entwickelte die Prüfeinrichtungen, fand das deutsche Sturzverfahren und war maßgeblich

an der Konstruktion des Kreiselvisiers beteiligt. Die Einleitung zum letzten Sturzbomber-Versuchsbericht vom 3. November 1934 schloß mit den später sich erfüllenden Worten von Ottfried Fuchs: »Auch die letzte Erprobung hat das Urteil nur bestätigt, daß der Sturzbomber (deutscher Prägung) zur derzeit schärfsten Waffe der Luftkampfkräfte entwickelt werden kann.«
Nach den Erfahrungen in Schweden und mit der K 47 entwickelte Dipl.-Ing. Hermann Pohlmann, als die Ausschreibung des Technischen Amtes erschien, 1935 die Ju 87, nachdem das Konzept hierfür praktisch schon 1933/34 fertig war. Es entstand der freitragende Tiefdecker in Ganzmetallbauweise und Glattblechbeplankung, mit Knickflügel, Dreiblatt-Vielverstell-Luftschraube und vollständig überdachtem Führer- und Bordfunkerraum. Die robuste Bauweise erfüllte alle Forderungen für den militärischen Einsatz.
Da der Angriff im Sturzflug sehr schnell vor sich geht, mußte man bereits bei der Entwicklung alles tun, um den Flugzeugführer möglichst zu entlasten, damit er seine Aufmerksamkeit ganz auf das in Betracht kommende Ziel



Je schärfer die Kurve, in der die Maschine abgefangen wird, um so größer werden die Fliehkräfte, die Flieger und Flugzeug mit vernichtender Wucht belasten. Unter der Wirkung der Fliehkräfte wird der Körper des Fliegers scheinbar schwerer. Haben Rumpf, Gliedmaßen und innere Organe das Doppelte ihres ursprünglichen Gewichts, dann ruht die Belastung 1 g auf ihnen. Bis zum vierfachen Gewicht, also 4 g, kann der Flieger 5 bis 6 Sekunden ertragen, eine Zeit, die zum sicheren Abfangen ausreicht (Kurve 1). Bei härterem Abfangen mit 6 g (Kurve 2) wird ihm nach 5 Sekunden schwarz vor Augen. Bei 12 g (Kurve 3) wird der Stukaflieger schon nach 1 bis 2 Sekunden bewußtlos.

lenken kann. Der Flugzeugführer soll durch den Sturz so nahe an den Boden herankommen wie möglich, um seine Treffsicherheit zu erhöhen. Bei den in Frage kommenden hohen Geschwindigkeiten bedeutet aber ein Verschätzen von zwei bis drei Sekunden einen Höhenverlust von über 300 m. Daher muß immer eine gewisse Abfanghöhe vorhanden sein, damit der Radius, den die Maschine nach dem Abfangen beschreibt, nicht zu klein ist, weil hier Kräfte auftreten, die von bestimmten Werten kein Mensch mehr aushalten kann. Diese Überlegungen führten daher zum automatischen Sturzflug, bei dem mit Auslösen der Bomben gleichzeitig auch das Flugzeug abgefangen wird. Bei der Ju 87 wurden weiterhin viele andere Dinge möglichst automatisiert. Dazu gehört u. a. Luftschraubenverstellung, Schließen der Kühlerklappen, Ausfahren der Sturzflugbremse und Entsichern der Bomben. Dadurch wurde die Arbeit des Flugzeugführers beim Übergang in den Sturzflug auf die Bedienung weniger Hebel beschränkt, und er hatte die Möglichkeit, ohne durch Betätigung rein technischer Arbeiten belastet zu sein, seinen militärischen Auftrag auszuführen. Die Sturzflugbremse ist ein Kapitel für sich, denn beim Sturzflug ist eine hohe Geschwindigkeit sehr angebracht, um der gegnerischen Abwehr schneller zu entgehen, auf der anderen Seite jedoch können durch zu hohe Geschwindigkeiten Überlastungen von Mensch und Maschine auftreten. Daher hat man eine Sturzflugbremse eingeführt, die infolge Auftriebstörung an der Fläche die Geschwindigkeit auf ein erträgliches Maß herabsetzt.



Für den charakterischen Knickflügel der Ju 87 waren drei Hauptgründe maßgebend: das Fahrwerk so niedrig wie möglich zu halten, der Luftschraube die nötige Bodenfreiheit zu geben und dem Flugzeugführer bessere Sicht nach vorn und unten zu verschaffen. Außerdem aber wurden die aerodynamischen Eigenschaften infolge des einwandfreien Überganges zwischen Flügel und Rumpf erheblich verbessert. Pohlmann hatte die vielen neuartigen Forderungen an die Zelle konstruktiv gelöst. Neben den Versuchsfliegern der Junkers-Werke und den Ingenieuren der Erprobungsstellen hat sich vor allem der damalige Major Schwartzkopff eingesetzt, als überzeugter Verfechter der neuen Sturzkampfwaffe, ihr den Weg zu bereiten. Er führte mit seinen Männern die praktische Erprobung für den militärischen Einsatz durch. Er wurde dann auch der erste Kommodore dieser Waffe. (Günter Schwartzkopff fiel als Generalmajor an der Spitze seines Geschwaders Stuka 77 am 14. Mai 1940 beim Kampf um den Maas-Übergang.) Der spätere Schwerterträger Major Friedrich Lang schreibt über die Entwicklung der Ju 87: »Ihre fliegerischen Eigenschaften waren sehr gut. Ihre Bewaffnung und Tragfähigkeit wurde im Verlauf der Jahre von einer 500-kg-Bombe (dann aber ohne Fliegerschützen !), einem starr und einem beweglich eingebauten Maschinengewehr auf eine 1800-kg-Bombe – die allerdings niemals geworfen wurde – zwei starr eingebauten 2-cm-Kanonen und einem beweglichen Zwillings-Maschinengewehr der Ju 87 D 5 gesteigert. Die Motorenleistung wurde dabei von rund 500 PS auf das dreifache verstärkt. Durch die fast gleichbleibende Zellenform bedingt, nahm die Geschwindigkeit in Bodennähe aber nur von etwa 250 km/h auf 280 km/h zu. Der Fliegerschütze saß auf einem drehbaren Sitz. Blickrichtung war seiner Hauptaufgabe entsprechend, der Beobachtung des Luftraumes, nach hinten hinaus.« Doch nun die genaue Entwicklungsreihe . . .

Der Prototyp der Ju 87 flog erstmals im Herbst 1935, V 1 noch mit doppeltem Leitwerk, mit normaler Luftschraube, einem auffallend großen Kühler, ausgerüstet mit einem 640-PS-Rolls-Royce-Kestrel-V-Motor. (Siehe Bild Seite 33.)

V 2 (D-UHUH) hatte bereits das einfache Leitwerk, wesentlich vergrößerte Flosse, Verstelluftschraube und war ausgerüstet mit einem 610-PS-Jumo-210-A-Motor.

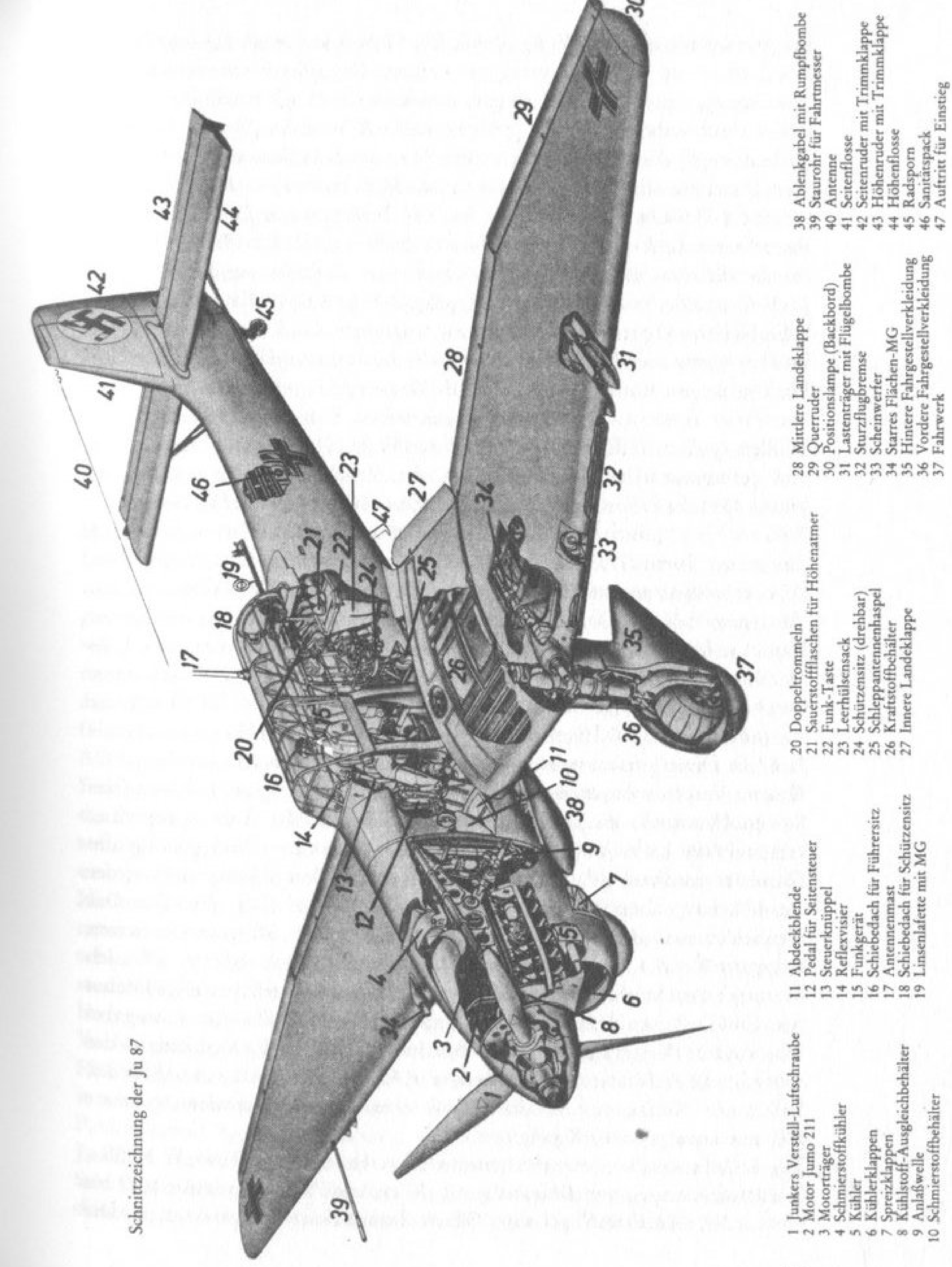
V 3 (D-UKYQ) (siehe Bild Seite 33) bestritt das genannte Vergleichsfliegen. Diese Version erhielt erstmals die neu entwickelten Sturzflugbremsen. Im Juni 1936 wurde die Ju 87 V 3 in der Erprobungsstelle Rechlin einem harten Test unterzogen. Im Spätherbst 1936 startete die Ju 87 V 4 (D-UBIP) zum Erstflug. Sie war der Prototyp der Serie Ju 87 A-O und Ausgangsmuster für die ersten zehn Maschinen. Gegenüber den ersten drei Prototypen hatte man bei der V 4 zur Verbesserung der Sichtverhältnisse, vor allem beim Rollen, den Motor etwa 25 cm tiefer gelegt, die Verkleidung verbessert, der Rumpf wurde hinter

dem zweiten Sitz nach unten eingezogen und endete im vergrößerten Seitenleitwerk von neuer Form. Zur Vereinfachung der Serienproduktion erhielt der Flügel eine gerade Vorderkante, das Fahrwerk eine bessere Verkleidung. Die Bewaffnung bestand aus einem beweglichen MG 15 für den Bordfunker und einem starren 7,9 mm MG 17 im rechten Flügelknick. Die Ablenkgabel unter dem Rumpf konnte eine 250-kg-Bombe aufnehmen.

Im Frühjahr 1937 erhielten die ersten Einheiten der Luftwaffe die Serienmaschinen Ju 87 A-1, ausgerüstet mit einem 635-PS-Jumo-210-D-12-Zylinder-Motor. Mit ihm erzielt die Ju 87 eine Spitzengeschwindigkeit von 350 km/h in 4000 m Höhe – noch immer aber war die Motorleistung zu schwach für die gestellten Forderungen. Die Version Ju 87 A-2 unterschied sich lediglich durch eine Luftschraube mit breiteren Blättern. Das im Aufbau befindliche Stukageschwader 163 »Immelmann« erhielt die ersten Serienmaschinen. Von dieser Gruppe wurden im Dezember 1937 drei Ju 87 A-1 nach Spanien kommandiert. Dort erlebte die Ju 87 bei der Legion Condor ihre frontmäßige Erprobung. Es war die berühmte »Jolanthe«-Kette mit dem Glücksschwein auf der Fahrgestellverkleidung. Was diese drei Flugzeuge leisteten, änderte mit einem Schlag das ganze Kampfgeschehen. Die Kette lag zuerst in Teruel, nordwestlich von Valencia und unterstützte den Vormarsch zur Mittelmeerküste, später die Offensive in Katalonien und an der Ebrofront. Die drei Flugzeuge flogen mit ständig wechselnder Besatzung, um möglichst viel Erfahrung zu sammeln. Aus dieser Erfahrung heraus verlangte die Luftwaffe eine verbesserte, eine stärkere Ausführung. Es wurde die Ju 87 B, die ab Sommer 1938 zu den Verbänden kam und für Jahre das Standardflugzeug der Sturzkampfflieger blieb. Die Ju 87 B-O war ausgerüstet mit einem 900 PS Jumo 211 A-Motor. Nach dieser Verstärkung konnte die Ju eine 500-kg-Bombe oder eine 250-kg-Bombe und vier 50-kg-Bomben tragen. Nach zehn Exemplaren der O-Serie kam die Ju 87 B-1, die im Frühjahr 1939 auch in Spanien flog. Durch ihre Erfolge bei der Schiffsbekämpfung in den Häfen von Barcelona, Tarragona und Valencia war die Legende vom Stuka geboren. Die B-Serie erhielt eine neue Führersitzverglasung mit Schiebehauben und Linsenlafette, sowie neue Fahrwerke. Die starre Bewaffnung wurde auf zwei MG 17 erweitert, ihr Einsatzwert wesentlich erhöht. Technische Daten: Spannweite 13,80 m, Länge 10,80 m, Höhe 4,24 m, Tragflächeninhalt 32 m^2, Flügelstreckung 5,95 m, mittlere Flächentiefe 2,50 m, Startgewicht 5025 kg, Höchstgeschwindigkeit in 4000 m Höhe 350 km/h, Dienstgipfelhöhe 7400 m, Reichweite 350 km. Ganzmetallbau, Glattblechbeplankung.

Zu Beginn des Krieges waren alle Gruppen der Sturzkampfflieger mit dieser Ju 87 B-1 ausgerüstet. Mit kleinen Änderungen wurden von diesem Typ vier Variationen gebaut: Ju 87 B-1 / U 1, U 2, U 3, U 4.

Nach den ersten Fronterfahrungen im Zweiten Weltkrieg verlangte die Luftwaffe eine weitere Verstärkung. So folgte 1940 die Ju 87 B-2-Version,



Schnittzeichnung der Ju 87

1 Junkers Verstell-Luftschraube
2 Motor Jumo 211
3 Motorträger
4 Schmierstoffkühler
5 Kühler
6 Kühlerklappen
7 Spreizklappen
8 Kühlstoff-Ausgleichbehälter
9 Anlaßwelle
10 Schmierstoffbehälter
11 Abdeckblende
12 Pedal für Seitensteuer
13 Steuerknüppel
14 Reflexvisier
15 Funkgerät
16 Schiebedach für Führersitz
17 Antennenmast
18 Schiebedach für Schützensitz
19 Linsenlafette mit MG
20 Doppeltrommeln
21 Sauerstoffflaschen für Höhenatmer
22 Funk-Taste
23 Leerhülsensack
24 Schützensitz (drehbar)
25 Schleppantennenhaspel
26 Kraftstoffbehälter
27 Innere Landeklappe
28 Mittlere Landeklappe
29 Querruder
30 Positionslampe (Backbord)
31 Lastenträger mit Flügelbombe
32 Sturzflugbremse
33 Scheinwerfer
34 Starres Flächen-MG
35 Hintere Fahrgestellverkleidung
36 Vordere Fahrgestellverkleidung
37 Fahrwerk
38 Ablenkgabel mit Rumpfbombe
39 Staurohr für Fahrtmesser
40 Antenne
41 Seitenflosse
42 Seitenruder mit Trimmklappe
43 Höhenruder mit Trimmklappe
44 Höhenflosse
45 Radsporn
46 Sanitätspack
47 Auftritt für Einstieg

ausgerüstet mit einem 1100 PS- Jumo 211 D-Motor. Durch ihn konnte die Bombenlast auf 1000 kg gesteigert werden. Dazu kam eine verbesserte Ausrüstung, verstärkte Panzerung und eine breitblättrige Dreiblatt-Vielverstell-Luftschraube. Ab Herbst 1940 erhielt die B-Serie den Jumo-211-F-Motor und wurde damit als Ju 87 V 21 der Prototyp der späteren D-Serie.
Jede Maschine, die für den Wintereinsatz statt des Fahrwerkes Ski erhielt, führte die Typenbezeichnung Ju 87 B-2/U 4. Maschinen der B-Reihe mit zwei abwerfbaren Treibstofftanks unter dem Flügel an Stelle der Flächenbomben für die Reichweitenvergrößerung führten die Bezeichnung Ju 87 R. Die Ju 87 C wurde eine spezielle Fertigung der Ju 87 B-1 für den im Bau befindlichen und nie fertiggestellten Flugzeugträger »Graf Zeppelin«. Als erste Einheit wurde hierfür im Dezember 1938 die 4. (Stuka)/186 (T) aufgestellt. Ein Projekt mit einem 1475 PS-DB 605-Motor wurde verworfen.
Die Front forderte. Die Konstrukteure waren bemüht, alle Wünsche zu erfüllen. In den Hallen von Dessau erfuhr die Ju 87 umfassende strukturelle und aerodynamische Änderungen. In der Versuchsabteilung standen im Januar 1941 die Zellen von V 21 (Werknummer 0870536), V 22 (Werknummer 0540) und V 23 (Werknummer 0542) – Zellen und Konstrukteure warteten auf den neuen Jumo 211 J-Motor, flüssigkeitsgekühlt, mit 12 Zylindern. Im Februar endlich trafen einige Versuchsmuster 211 J ein. Sie flogen in den Versionen V 21 und V 22. Im Mai 1941 unterzog man V 23 mit dem neuen Motor in Rechlin einem harten Test. Kleine Verbesserungen wurden in V 24 (Werknummer 0544) angebracht. V 25 (Werknummer 0538) wurde unter tropischen Bedingungen erprobt. Durch den Einbau des Jumo 211 J wurde die Startleistung auf 1400 PS erhöht. Durch diese Weiterentwicklung entstand die Ju 87 D. Diese Version erlebte die größte Serie in der Geschichte der Ju 87. Weitere Verbesserungen waren eine verstärkte Panzerung, die Erhöhung des Kraftstoffvorrates, die Verkleinerung des Kühlers, die Anbringung einer vergrößerten Luftschraubenhaube und die verbesserte Formgebung des Führerraumaufbaues. Am 6. Juni 1941 erhielt das Werk Bremen-Lemwerder einen Auftrag über 1037 D-1. Die Erprobung verlief nicht glücklich. Das Versuchsmuster BK + EN endete im Oktober 1941 mit einem schweren Fahrgestellbruch, im November 1941 überschlug sich BK + ES nach Motorschaden bei der Landung. Am 5. Januar 1942 stürzten drei junge Piloten der I./St.G. 2 bei einem Überführungsflug in der Nähe von Elbing bei schlechtester Wetterlage ab. Ab Frühjahr 1942 erhielten die Verbände an der Ostfront die Ju 87 D-1. Für den Einsatz in Afrika stand der Besatzung für den Fall einer Notlandung in der Wüste eine sorgfältig zusammengesetzte Notausrüstung zur Verfügung.
Die D-3-Serie sah einen erweiterten Panzerschutz für Triebwerk, Kühler, Kühlstoffleitungen und Besatzung vor. Von dieser Version wurden 1942 bis 1944 1349 Maschinen gebaut, 752 in Tempelhof, 597 in Bremen. Die

D-4-Flugzeuge waren für den Torpedoeinsatz geplant, doch ist hiervon kein Einsatz gegen Schiffsziele bekannt.
1943 kam die letzte Version an die Front – die Ju 87 D-5. Die Spannweite war auf 15 m vergrößert, das Fahrwerk absprengbar. Dem Gebot der Stunde entsprechend wurde diese Version fast nur noch für Tiefangriffe eingesetzt und schließlich mehr und mehr für Nachteinsätze. Insgesamt wurden von dieser Version 1178 Flugzeuge gebaut. Mit der Ausführung der Ju 87 D-8 lief die Serie 1944 in den Junkerswerken aus, wobei die letzten Maschinen ohne Radverkleidungen an die Front kamen, da sie auf den verschlammten Flugplätzen im Osten Start und Landung erschwerten. Die Ju 87 wurde von der FW 190 abgelöst, um mit dieser schnelleren Maschine gegen die immer stärker werdende Übermacht an der Ostfront noch bestehen zu können. Nur Hans-Ulrich Rudel flog mit der Ju 87 bis zum letzten Tag des Krieges, mit ihm die III. Gruppe des Schlachtgeschwaders 2.
Die Ju war ein hervorragendes Flugzeug. Sie erfüllte all die an sie gestellten Erwartungen. Die Ju 87 flog mit Bomben 250 km/h im Geradeausflug, im Sturz mit ausgefahrenen Bremsen 450 km/h und ohne Bremsen rd. 600 km/h bei einem Sturzwinkel von etwa 70 Grad. Die Zelle war robust.
Unglaublich, was sie aushielt, wie sie nach stärkstem Beschuß und nach schwersten Beschädigungen noch flugfähig war. Kesselring erinnert sich: »Es grenzte fast an ein Wunder, daß die Flugzeuge noch nach Hause kamen, so waren sie zerfetzt – halbe Flügel waren abgerissen, Flügelunterteile herausgerissen, das Rumpfinnere aufgerissen, so daß die Steuerorgane nur noch an dünnsten Fäden hingen.« Baumäste in den Tragflächen nach zu tief durchgeführten Schießanflügen auf Scheiben waren schon im Frieden keine Seltenheit. Bei einem Angriff auf die Westernplatte in den ersten Kriegstagen war ein Flugzeugführer zu tief gestürzt, daß die Ju die Wasseroberfläche berührte und das Fahrwerk verlor. Mit einer sauberen Bauchlandung setzte er das Flugzeug auf das Stoppelfeld des Feldflugplatzes in Oronsko. Im Februar 1942 brachte eine Ju 87 ein 1,50 m langes und etwa 20 cm starkes Balkenstück mit nach Hause. Es war bei einem Angriff auf eine Holzbrücke über den Msta, nordostwärts des Ilmensees, von den Bomben des Vordermannes hochgeschleudert worden und in der Tragfläche eines nachfolgenden Flugzeuges steckengeblieben. Die Bilder, Seite 36, sprechen eine beredte Sprache.
Insgesamt belief sich die Produktion der Ju 87 auf 5709 Flugzeuge. Nach der Vorkriegsserie steigerte sich die Zahl 1940 auf 603 Flugzeuge, 1941 waren es 500, 1942 kamen 960 an die Front, 1943 war der Höhepunkt mit 1672 und 1944 in schwerster Kriegszeit noch immer 1012 Stück . . .
Feldmarschall Kesselring schreibt: ». . . Dank den Konstrukteuren für die Ju 87 . . . die bis Ende 1942 und im Osten bis 1945 der Schrecken der alliierten Streitkräfte bleiben sollte. Dank gebührte auch den Flugzeugbesatzungen, die dieses Kriegsinstrument wie keine anderen Flieger der Welt beherrschten.«

WIE ZIELTE DER STURZKAMPFFLIEGER?

Der Sturzkampfflieger zielte mit dem »Reflexvisier«, ein optisches Zielgerät, kurz »Revi« genannt, das starr im Flugzeugführersitz eingebaut ist. Bei jedem gewöhnlichen Visier muß das Auge sich auf drei verschiedene Entfernungen einstellen: Kimme, Korn und Ziel. Obwohl die optischen Einrichtungen des Auges das vollkommenste Linsensystem darstellen, das die Natur je geschaffen hat, wird man doch kaum erwarten können, daß sich auf der Netzhaut gleichzeitig ein Gegenstand, das Ziel aus 500 Metern Entfernung, ein anderer, nämlich das Korn, aus etwa 2 Metern Entfernung und ein dritter, die Kimme, aus rund 30 Zentimetern Abstand mit gleicher Schärfe abzeichnen. Bei einem solchen Visier muß sich das Auge des Schützen im übrigen genau in der Richtung von Korn und Kimme befinden.
Beim Reflexvisier wird das Ziel jedoch durch eine schrägstehende Glasplatte beobachtet und anvisiert. Auf dieser Glasplatte zeichnet sich eine leuchtende Zielmarke, das sogenannte »Abkommen« ab. Diese Zielmarke wird von einer unten eingebauten Projektionslampe über eine sehr lichtstarke Linse auf die Glasscheibe geworfen. Für das Auge des Schützen liegen dann Ziel und Zielmarke in der gleichen Ebene, nämlich der Glasscheibe.
Das Auge braucht sich also nur noch auf diese eine Entfernung einzustellen. Der Jagdflieger braucht dann den Kopf auch nicht mehr unveränderlich in der gleichen, sonst durch Korn und Kreisvisier bestimmten Lage zu halten. Die Helligkeit der Zielmarke kann im übrigen derjenigen des Ziels angepaßt werden. Seitwärts am Revi ist noch ein umklappbares Notvisier angebracht, das aus Kreis- und Kegelkorn besteht und bei Versagen der Projektionslampe Verwendung finden kann.
Greift der Sturzkampfflieger, aus großer Höhe herabstürzend, an, so bringt er das Ziel durch Steuerbewegungen in den Kreis seines Revis und stürzt nun, es dauernd im Kreis haltend, auf den Punkt der Erde herab, in den die Bombe fallen soll. Kurz vor dem Abfangen drückt er auf den Knopf am Steuergriff und löst damit die Bombe aus. Mit der Anfangsgeschwindigkeit, die ihr das stürzende Flugzeug gibt, saust die Bombe nun in der gleichen Richtung auf das Ziel los. Da der Sturzkampfflieger bis auf einige hundert Meter an sein Ziel herangehen kann, ist der Weg, den die Bombe im freien Fall zurücklegen muß, im Vergleich zu demjenigen, den die aus mehreren tausend Metern Höhe abgeworfene Bombe des Horizontalbombers durchfällt, nur kurz. Durch den kurzen Fallweg werden sowohl die wettermäßig bedingten Einflüsse als auch die Zielfehler, die sich aus der nur schwer genau erfaßbaren Geschwindigkeit über Grund und der Windgeschwindigkeit ergeben, ausgeschaltet. Hieraus ergibt sich die hohe Treffsicherheit der Stukabomben. Hat der Sturzkampfflieger seine Bomben zum Abwurf gebracht, so kann er wie der Jäger unter Benutzung desselben Zielgerätes mit seinen Bordwaffen nach vorn schießend

Erdziele angreifen. Die Einfachheit des Revis und seine unbedingte Zuverlässigkeit haben viel zu den Erfolgen der Stukas beigetragen.

WANN WAR EIN STUKA STARTKLAR?

(Siehe Bild Seite 165)

Vor jedem Feindflug wurden die Maschinen startklar gemeldet, jeder Flug bedingt eine eingehende Vorbereitung der Flugzeuge durch das technische Personal. Wolfgang Wagner schreibt darüber: »Zuerst entfernt der Wart die Schutzplanen vom Triebwerk, von der Überdachung, von der Staudüse und von den Ansaugstutzen, wobei ihm sein zweiter Wart behilflich ist. Hierauf lösen beide die Verankerung, die den Stuka gegen Sturmschäden schützt. Dann nehmen sie die Ruderfeststellvorrichtung ab. Der Wart füllt den kleinen Behälter für den Anlaßkraftstoff nach und stellt anschließend mit einem Peilstab den Inhalt des Öltanks fest. Der Öltank darf nicht ganz gefüllt werden. Mindestens 1/4 des Tankinhalts muß frei bleiben für das Aufschäumen des heißen Öls, das sich während des Fluges stark ausdehnt. Nun überzeugt sich der Wart von der ausreichenden Kühlstoffmenge im Kühler. Wenn notwendig, füllt er Hydrauliköl und Bremsöl nach und prüft den Druck der Sauerstoffflaschen, der 140–150 atü betragen muß. Schließlich unterzieht er die gesamte Maschine einer eingehenden Prüfung, hinsichtlich der Beplankung und des festen Sitzes, der Verschraubung und Klappen. Ferner prüft er die Vollständigkeit der Leuchtmunition, den Zustand der Bereifung, die Gängigkeit der Steuerung sowie die Lagerung der Ruder. Hat der Wart an der Zelle keine Beanstandungen gefunden, oder hat er kleinere Mängel abgestellt, so besteigt er den Führersitz, nachdem er das Fahrwerk vorher durch Bremsklötze gesichert hat. Nun kommt der schwierigste Teil der Startvorbereitung, die genaue Kontrolle des Triebwerks. Um den Motor anzulassen, schaltet er zuerst den Ferntrennschalter 1 an, der das elektrische Bordnetz unter Strom setzt, dann die Selbstschalter 2, 3 . . . auf der Kontrolltafel, welche den Strom zu den Instrumenten und Geräten leiten. Hierauf öffnet er den Brandhahn 4, schließt den Wasser- und Schmierstoffkühler 5 und 6 und stellt den Hebel 7 der Luftschraubenverstellung auf Startstellung (große Drehzahl). Der zweite Wart bringt inzwischen den Anlasser mit Hilfe einer Handkurbel auf hohe Drehzahl. Währenddessen drückt der erste Wart mit der Verneblerpumpe 8 Kraftstoff in die Kraftstoffleitungen. Hat der Anlasser seine Höchstdrehzahl erreicht, so ruft der Hilfswart ›frei‹ und hebt die rechte Hand hoch. Der Wart in der Maschine schaltet jetzt die Zündung 9 ein und zieht den Starter 10. Der mit hohen Touren laufende Schwungkraftanlasser

wird dadurch mit dem Motor gekuppelt und dreht ihn durch. Kurz nach dem Anspringen wird sogleich der Schmierstoffdruckmesser 11 beobachtet, der spätestens nach etwa 15 Sekunden ausreichenden Öldruck anzeigen muß. Ist genügend Öldruck vorhanden, wird der Gashebel 12 so weit geöffnet, daß der Motor schnell auf eine Drehzahl von 1000 U/min. kommt. Die Schmierstoff- und Kühlwasserüberwachungsgeräte 13 und 14 werden ständig beobachtet. Bei einer Kühlstoffaustrittstemperatur von mindestens 30° steigert der Wart langsam die Drehzahl. Durch Verstellen des Luftschraubenhebels 7 überzeugt er sich von ihrer einwandfreien Arbeitsweise. Zur Überprüfung der Kraftstoffpumpen läßt er den Motor eine kurze Zeit auf Pumpe I und auf Pumpe II laufen, wobei der Kraftstoffdruck stets gleich bleiben muß. Die Pumpenschaltung ist mit dem Brandhahn 4 gekuppelt. Nun beginnt das eigentliche Abbremsen. Die Wasser- und Schmierstoffkühler 5 und 6 werden geöffnet, und der Gashebel 12 wird langsam auf Vollgas gebracht. Der Wart beobachtet am Ladedruckmesser 15 das zügige Ansteigen des Ladedruckes auf 1,4 atü und das Hochklettern des Drehzahlmesser 16 auf etwa 1400 atü und das Hochklettern des Drehzahlmesser 16 auf etwa 2400 U/min. Der Steuerknüppel 17 muß voll angezogen bleiben, damit die Maschine nicht auf den Kopf gehen kann. Zur Prüfung der Magnete wird einmal auf Magnet 1 und einmal auf Magnet 2 geschaltet (9). Der Drehzahlabfall darf beim Jumo 211 bis zu 100 U/min betragen. Ein kurzer Blick auf den Schmierstoffdruckmesser 11, auf dem gleichzeitig auch der Kraftstoffdruck abgelesen werden kann, zeigt, daß die Drücke in Ordnung sind. Nun nimmt der Wart den Gashebel 12 langsam wieder zurück. Der Vollgaslauf soll nur kurze Zeit dauern, damit das Triebwerk und die Zelle den starken Erschütterungen nicht lange ausgesetzt sind. Dann schließt er den Brandhahn 4, mit dem eine Schnellstoppvorrichtung gekuppelt ist, die eine weitere Kraftstoffzuführung zu den Zylindern sofort unterbricht. Wenn der Motor steht, wird die Zündung 9 ausgeschaltet und die Schmierstoff- und Wasserkühlerklappen 5 und 6 werden geschlossen, damit der Kühl- und Schmierstoff warm bleibt. Ein Druck auf den Netzausschalter 18, und das Bordnetz ist außer Betrieb gesetzt. Für Munition und Bomben war der Waffenwart verantwortlich.«

DAS SCHLACHTFLUGZEUG FW 190

Als 1943 aufgrund der Frontlage der Auftrag der Sturzkampffliegerverbände ein reiner Schlachtfliegereinsatz wurde und die immer stärker werdende Jagdabwehr der Sowjets der Einsatz der Ju 87 täglich schwieriger gestaltete, suchten die Schlachtflieger nach wie vor ihrer Aufgabe zur Unterstützung der Heeresverbände gerecht zu werden und gleichzeitig ihr eigener Jagdschutz zu sein. Die Lösung bot sich in der FW 190. Mit der Umbenennung in Schlachtflieger-Geschwader schulten auch die Stukaverbände auf FW 190. Die FW 190 hatte den Ruf, der schnellste und beste Jäger des Zweiten Weltkrieges zu sein – ein großartiger Wurf des Konstrukteurs und Fliegers Dipl.-Ing. Kurt Tank. Focke-Wulf erhielt 1937 den Auftrag für ein Jagdflugzeug, die Konstruktionsarbeit begann im Sommer 1938, am 1. Juni 1939 flog der erste Prototyp. Der glänzende Flieger Otto Behrens, leider 1952 in Argentinien tödlich abgestürzt, verhalf der FW 190 durch seinen Einsatz zur Frontreife. 1941 wurden die ersten Gruppen mit dem neuen Jagdflugzeug ausgerüstet, vor allem beim JG 26 und JG 2 an der Kanalküste. Tank wählte den beim Beschuß weniger gefährdeten luftgekühlten Motor, bei dem zugleich die wertvollen Teile durch Panzerung des Ölkühlerringes geschützt waren. Sehr beliebt bei den Flugzeugführern war die erstmals eingebaute Schiebehaube. Ein besonderes Kennzeichen im Aufbau war das breitspurige Fahrwerk, das nach innen eingeschwenkt wurde. Der 190-Jäger erreichte mit den 1600 PS des BMW-801-Motors etwa 700 km/h, vor allem aber eine große Steiggeschwindigkeit. Es gab eine ganze Reihe von Verbesserungen und Serien. Das Versuchsmuster, das 1939 unter Oberingenieur Blaser entstand, hatte noch einen Siemens-Sternmotor. Mit dem JUMO 213 hieß der Typ 190 D, mit dem DB 603 kam die 190-E-Serie heraus und mit dem BMW-801-Motor die 190-F- und G-Serie. Nicht weniger als nahezu 25 000 FW 190 verließen die Hallen der Focke-Wulf-Werke. Davon 6634 als Schlachtflugzeuge. 1942 waren es 68 zur Erprobung, 1943, als die ersten Stukagruppen umgerüstet wurden, 1183 und 1944 als Höhepunkt des Einsatzes der FW 190-Schlachtflugzeuge 4279 und noch in den vier Monaten des Jahres 1945 1104 Flugzeuge. Die FW 190 A-5 wurde ab April 1943 in der Version A-5 / U 11 das Musterflugzeug für den Schlachtfliegereinsatz. Die beiden MG in den Außenflügeln wurden für die Schlachtflieger durch zwei 3-cm-Kanonen MH 103 ersetzt. Technische Daten

des Standardflugzeuges FW 190 A-3: Spannweite 10,5 m, Länge 8,85 m, größte Höhe 3,95 m, Flügelfläche 18,3 m², Spurweite 3,5 m, Leergewicht 2900 kg, Rüstgewicht 3235 kg, Startgewicht 3978 kg, Startleistung des BMW 801 D 1730 PS, Kampfleistung 1460 PS. Bewaffnung zwei MG 17, zwei MG 151/20 und zwei MG-FFM, Höchstgeschwindigkeit in 6400 m Höhe 676 km/h, Reisegeschwindigkeit 600 km/h, Dienstgipfelhöhe 10 600 m, Steigzeit auf 800 m 12 Minuten, Reichweite 800 km.
Die FW 190 A-8/U 11 konnte eine 250 kg-Bombe und vier mal 50-kg-Bomben tragen. Die Endstufe der frontreifen Serienproduktion war die FW 190 D, aus den Kampferfahrungen der A-Versionen entstanden. Auf der Basis der A-9-Zelle ging das geänderte Flugzeug als FW-190 D-9 in die Serie und kam im Sommer 1944 zum Einsatz als sogenannte »Langnase-190«. Die daraus abgeleiteten Schlachtflugzeuge FW 190 D-11, D-12 und D-13 verließen 1945 nur in geringen Stückzahlen die Fertigung und kamen nur noch vereinzelt zum Einsatz. Ihr Hauptkennzeichen war eine verstärkte Bewaffnung. So flog die FW 190 als Jäger wie als Schlachtflugzeug bis zum letzten Tag des Zweiten Weltkrieges.

DIE ASSE

HANS-ULRICH RUDEL

Der erfolgreichste Einzelkämpfer des Zweiten Weltkrieges, der Flugzeugführer mit den meisten Einsätzen, der einzige Träger der höchsten deutschen Tapferkeitsauszeichnung ist Oberst Hans-Ulrich Rudel, Kommodore des Stukageschwaders 2 »Immelmann«. Hans-Ulrich Rudel und Erich Hartmann »sind die furchtlosesten und tapfersten Männer, die ich kenne«, sagt Heinz Bär, selbst ein Jagdflieger mit über 1000 Feindflügen und nicht weniger als 220 Luftsiegen. Pierre Clostermann, der erfolgreichste Jagdflieger Frankreichs im Zweiten Weltkrieg, mit Rudel befreundet, schreibt: »Schade, daß er nicht unsere Uniform getragen hat.« Der einmalige Erfolg ist um so unfaßbarer, als Rudel einen mehr als schweren Start hatte. Als Berufssoldat kam er als Sturzkampfflugzeugführer erst vier Jahre nach seiner fliegerischen Ausbildung zum Einsatz an die Front. Der Zweite Weltkrieg tobte bereits über eineinhalb Jahre, ehe Rudel, inzwischen schon Oberleutnant, selbst zum ersten Feindflug starten konnte. Und dann in knapp vier Jahren 2530 Einsätze von höchster militärischer Bedeutung, von größtem soldatischen Erfolg. Welch innere Kraft gehörte zu dieser Laufbahn!
Hans-Ulrich Rudel, geboren am 2. Juli 1916 in Konradswaldau in Schlesien als Sohn eines Pfarrers, wurde nach dem Abitur am 4. Dezember 1936 Soldat. Nach der Grundausbildung und Flugzeugführerschule war sein Ziel Sturzkampfflieger zu werden. Sein Wunsch schien erfüllt, als Oberfähnrich Rudel im Juni 1938 von der Luftkriegsschule zur I./St.G. 168 nach Graz-Thalerhof versetzt wurde. Er tat sich aber sehr schwer und als ein Flugzeugführer zur Aufklärerschule Hildesheim abgestellt werden sollte, wurde Rudel gemeldet. Er kam am 1. Dezember 1938 zur Aufklärerschule Hildesheim und dabei noch zu seinem Kummer zur Beobachterausbildung. Am 1. Januar 1939 Leutnant, kommt Rudel nach der Ausbildung am 1. Juni 1939 nach Prenzlau zur 2. (F)/121. Im Polenfeldzug fliegt Rudel bei den Fernaufklärern als Beobachter, tut seine Pflicht und erhielt am 10. November 1939 das EK II. Immer wieder Versetzungsgesuche zu den Sturzkampffliegern. Dafür kommt am 2. März 1940 die Versetzung zum Fliegerausbildungsregiment 43 nach Wien-Stammersdorf. Das Regiment verlegt nach Crailsheim, Rudel wird

Regimentsadjutant. Und immer wieder Versetzungsgesuche zu den Sturzkampffliegern. Nun scheint es geschafft zu sein. Rudel erhält nach dem Frankreichfeldzug seine Versetzung zur alten Gruppe. Sie liegt inzwischen in Caen. Rudel wird am 11. September 1940 Oberleutnant. Aber wieder klappt es bei den Übungsflügen nicht, und als die Gruppe im Januar 1941 in den Balkan verlegt, erhält Rudel den Marschbefehl zur Ergänzungsstaffel nach Graz.
Ende April 1941 wird Rudel zur I./St.G. 2 versetzt, die in Maloi auf dem Peloponnes zum Kampf gegen Kreta liegt. Ist es Unvermögen, ist es Voreingenommenheit – Rudel kommt wieder nicht zum Einsatz. Er muß eine Ju 87 zur Instandsetzung in das Reichsgebiet fliegen. In Cottbus hört er vom Beginn des Krieges im Osten. Noch am 22. Juni fliegt er an die Ostfront, findet in Raczki seine aus Griechenland gekommene Gruppe und wird in der Hektik des Einsatzes sofort zur 1. Staffel geschickt. Oberleutnant Ewald Jansson, sein Staffelkapitän, läßt ihn sofort beim nächsten Feindflug mitstarten. Am 23. Juni 1941 fliegt Rudel seinen ersten Einsatz als Sturzkampfflieger. »Von nun ab beherrscht mich nur noch der Gedanke: »Ich werde Euch noch davon überzeugen, daß ich es gelernt habe und daß Euere Vorurteile unberechtigt waren.« Am 23. Juni fliegt Rudel vier Einsätze im Raume von Grodno und Wolkowysk. »So geht es auch die nächsten Tage, frühmorgens um 3 Uhr starten wir – abends um 10 Uhr kommen wir oft erst von der letzten Landung.« Nach wenigen Tagen wird Rudel TO der Staffel. Dann wird Hauptmann Steen sein Staffelkapitän, mit dem er sich schon nach den ersten Einsätzen versteht. Daher ist Rudel nicht erfreut, als er Anfang August TO in der III. Gruppe wird. Zu seiner Freude aber wird schon wenige Tage später, am 6. August, Steen Kommandeur der III. Gruppe. Rudel bleibt ständig im Einsatz. Am 18. Juli erhält er das EK I und die Frontflugspange in Gold, im September nach Angriffen im Raume Smolensk und im Norden in der Stoßrichtung nach Leningrad den Ehrenpokal. Noch immer ist Rudel einer der vielen namenlosen Flugzeugführer an der Ostfront. In der Flakhölle von Kronstadt sollte sein soldatischer Ruhm beginnen. Mitte September verlegt die Gruppe nach Tyrkowo, südlich Luga, zum Kampf um die Festung Leningrad. Aber da liegt die russische Flotte als Sperriegel im Hafen von Kronstadt, einer Insel im Finnischen Meerbusen, Kreuzer und Zerstörer, vor allem aber die beiden Schlachtschiffe »Marat« und »Oktobrescaja Revolutia«, mit je 23 000 BRT und der gefürchteten Schiffsartillerie, geschützt von über 1000 Flakkanonen aller Kaliber. »Die Abwehr ist mörderisch, an keinem Ort und Kriegsschauplatz sollte ich nicht eine gleiche finden.« Am 16. September gelingt Rudel bei schlechtem Wetter mit einer 500-kg-Bombe ein Volltreffer auf dem Schlachtschiff »Marat«. Am 21. September treffen auf dem Feldflugplatz die für die Schiffsbekämpfung angeforderten 1000-kg-Bomben ein. Rudel berichtet: »Am folgenden Morgen meldet ein Aufklärer, daß die ›Marat‹ im Hafen von Kronstadt liege. Offenbar repariert man die Schäden von unserem Angriff am

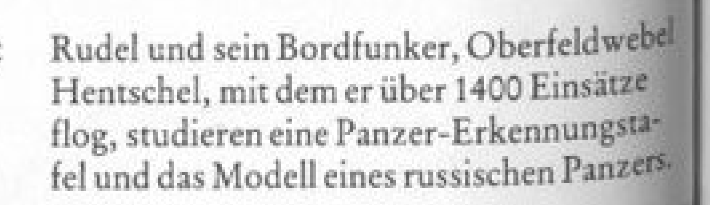


Oberst Hans-Ulrich Rudel, einziger Träger der höchsten deutschen Tapferkeitsauszeichnung, Goldenes Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, 2530 Einsätze.



Empfangstrunk für Rudel nach dem 1000. Einsatz am 10. Februar 1943 – Ehrenpokal mit Milch gefüllt.

Nach dem tragischen Tod von Oberfeldwebel Hentschel flog Oberstleutnant Rudel als Geschwaderkommodore etwa 800 Einsätze mit Stabsarzt Dr. Gadermann, der für diesen Kampfeinsatz vom Sanitätsdienst abgestellt worden war.



Rudel und sein Bordfunker, Oberfeldwebel Hentschel, mit dem er über 1400 Einsätze flog, studieren eine Panzer-Erkennungstafel und das Modell eines russischen Panzers.



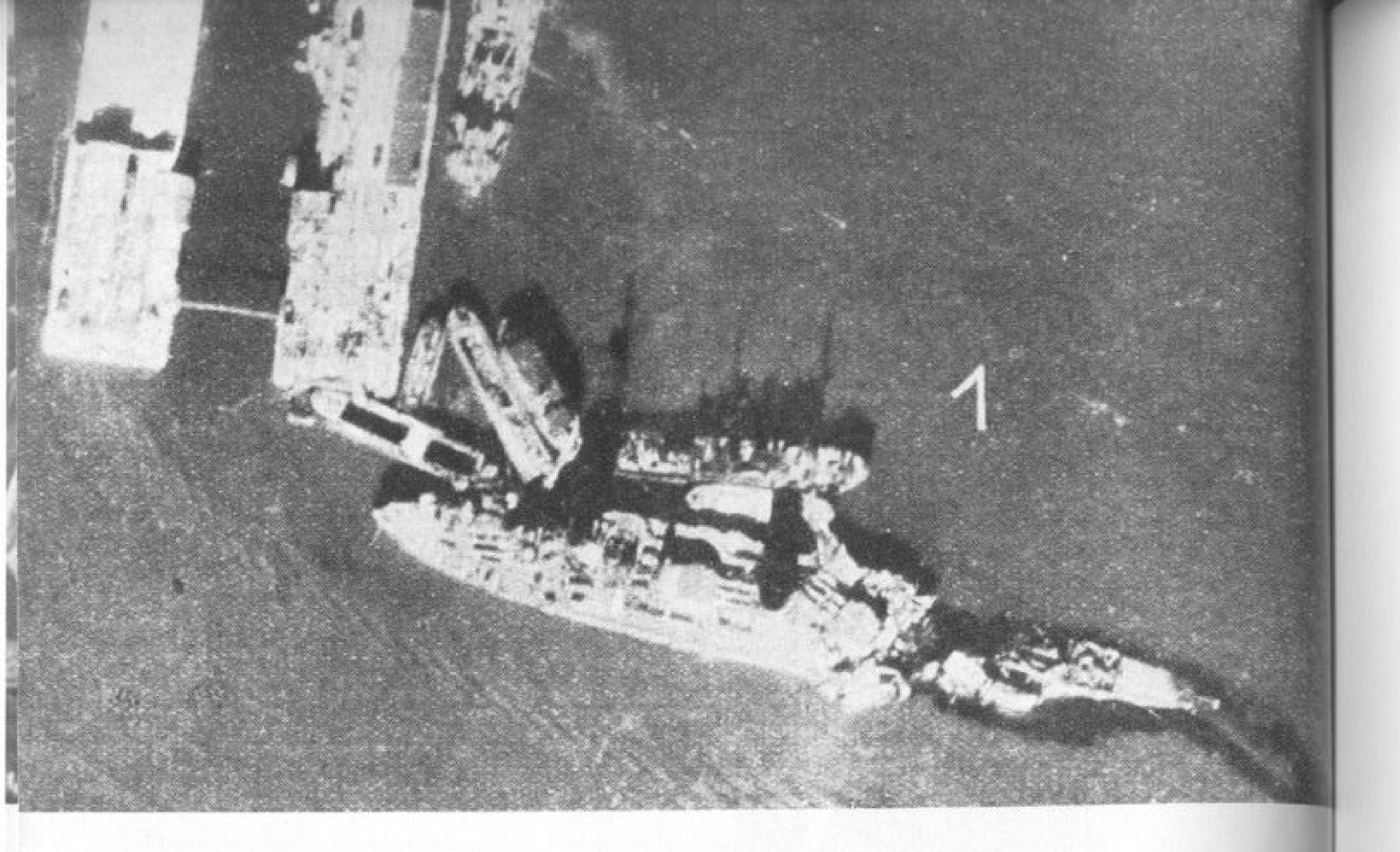




Hans-Ulrich Rudel war ein begeisterter, vielseitiger und erfolgreicher Sportler. Sein Lieblingssport neben der Leichtathletik war der Skilauf, größter Erfolg die Deutsche Wehrmachtsmeisterschaft im Abfahrtslauf.

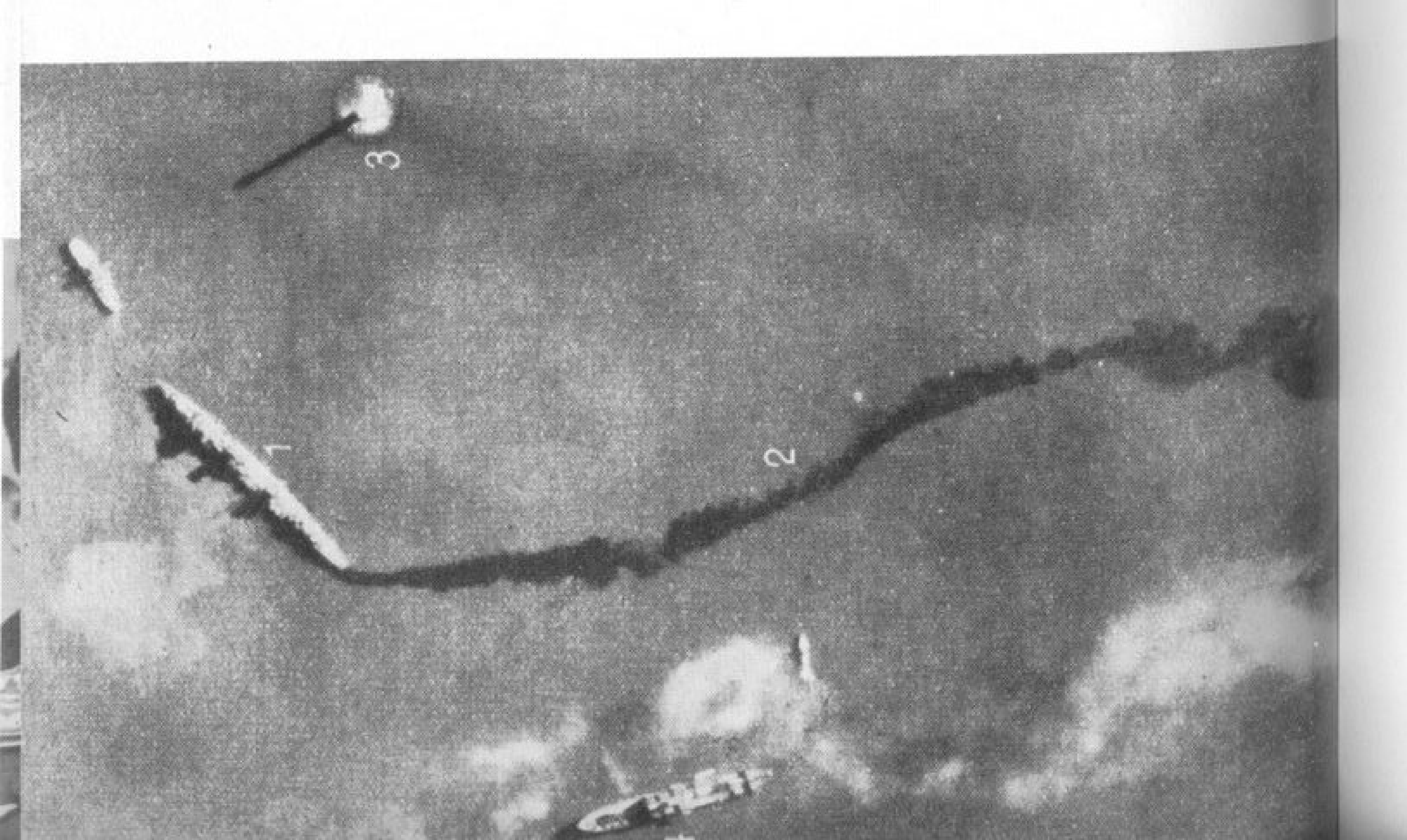
Drei deutsche Flieger-Asse des Zweiten Weltkrieges: v. l.: Oberst Werner Baumbach, der erfolgreichste Kampfflieger, Eichenlaub mit Schwertern – Hans-Ulrich Rudel – General Adolf Galland, General der Jagdflieger, Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten – 1953 in Argentinien.





Die Luftseeschlacht von Kronstadt

Der größte Einzelerfolg von Hans-Ulrich Rudel: die Aufklräeraufnahme nach dem Angriff vom 22. September 1941 zeigt deutlich das in zwei Teile zerrissene Schlachtschiff »Marat« (23 606 BRT). Oberhalb des Schlachtschiffes erkennt man am Kai den Panzerkreuzer »Kirow«, der am gleichen Tage von den Bomben der III./St.G. 2 »Immelmann« schwer beschädigt wurde. Bild unten: Ein Zerstörer der Leningrad-Klasse (1) wird mit dicker Ölfahne (2) in die Hafeneinfahrt geschleppt. (3) der lange Schatten eines Leuchtturms, (4) ein Transporter.



16. September. Strahlend blauer Himmel, kein Wölkchen. Auch über dem Wasser. Russische Jäger greifen uns bereits über dem schmalen Küstenstreifen an; aber sie können uns nicht vom Ziel abdrängen, das kommt nicht in Frage. Wir fliegen in 3000 Meter Höhe, die Flak ist mörderisch, 10 bis 15 km vor uns sehen wir Kronstadt; es kommt uns ewig weit vor. Bei solcher Abwehr kann man jeden Augenblick getroffen werden. Das Warten macht die Zeit lang. Hauptmann Steen und ich fliegen geradeaus, stur. Wir sagen uns: der Iwan schießt nicht mehr auf einzelne Flugzeuge, sondern legt eine Flaksperre in eine bestimmte Höhe. Die anderen kurbeln wild durcheinander, nicht nur innerhalb der Gruppen und Staffeln, sondern auch in den Ketten; sie glauben, mit Höhen- und Seitenwechsel der Flak ihre Arbeit erschweren zu können. Da sind die beiden Geschwaderstab-Maschinen mit den blauen Schnauzen, sie fegen durch sämtliche Einheiten hindurch, selbst durch die einzelnen Staffeln. Jetzt verliert die eine ihre Bombe. Ein wildes Durcheinander am Himmel von Kronstadt, die Rammgefahr ist groß. Noch sind einige Kilometer zu fliegen, schräg vor mir sehe ich schon die ›Marat‹ liegen. Das Grollen und Knallen um uns ist laut; Wolkenbänkchen von der Flak tanzen um uns, in allen Farben leuchtet es auf; wenn es nicht so todernst wäre, könnte man von einem Karneval der Luft sprechen. Ich schaue zur ›Marat‹ herunter, dahinter liegt der Kreuzer ›Kirow‹. Oder ist es die ›Maxim Gorki‹? Diese Schiffe beteiligen sich noch nicht am allgemeinen Beschuß. So war es aber beim letzten Male auch. Erst wenn wir auf sie zustürzen, beschießen sie uns direkt. Noch nie ist mir der Weg durch die Abwehr so weit vorgekommen wie jetzt, nie so übel. Ob heute Hauptmann Steen wieder die Sturzflugbremsen ausfährt, oder bei dieser Abwehr auch mal ›ohne‹ runterrutscht? Da fährt er sie schon aus, ich tue das gleiche und schaue ihm nochmal in die Kabine. Auf seinem ernsten Gesicht liegt der Ausdruck der Konzentration. Nun sind wir im Sturz, ganz dicht beieinander; unser Sturzwinkel mag zwischen 70 bis 80 Grad liegen. Das Visier hat die ›Marat‹ schon erfaßt. Wir stürzen auf sie zu, langsam wird sie riesengroß. Alle ihre Flakgeschütze sind nun auf uns gerichtet. Jetzt gilt nur das Ziel, unsere Aufgabe; wenn wir sie lösen, spart es den Kameraden der Erdtruppe viel Blut. Aber, was ist das? Hauptmann Steens Maschine entfernt sich plötzlich weit von der meinen. Sie ist viel schneller. Hat er doch die Sturzflugbremsen wieder eingezogen, um schneller nach unten zu kommen? Ich tue daher das gleiche. Mit höchster Geschwindigkeit rase ich jetzt auf den Flugzeugschwanz vor mir los; ich bin viel zu schnell und kann nicht mehr stoppen. Ich sehe dicht vor mir das erschrockene Gesicht von Oberfeldwebel Lehmann, dem Bordschützen von Hauptmann Steen. Er erwartet jeden Augenblick, daß ich mit meiner Luftschraube seine Steuerorgane abschneide und ihn damit ramme. Mit allen Kräften drücke ich noch steiler – sicher 90 Grad – und sitze wie auf dem Pulverfaß. Werde ich Steens Maschine, die jetzt fast auf mir sitzt, berühren, oder werde ich heil drunter durchkommen?

Haarscharf flitze ich vorbei! Es ist der Wink vom Schicksal, daß es diesmal gut gehen wird. Die Mitte des Schiffes ist genau im Visier, meine Ju 87 liegt ganz ruhig im Sturz, sie dreht nicht, gar nicht. Ich habe das Gefühl, ein Vorbeiwerfen sei unmöglich. Jetzt sehe ich die »Marat« lebensgroß vor mir, Matrosen hasten über das Deck; sie tragen Munition. Nun drücke ich auf den Bombenlösknopf am Knüppel und ziehe mit allen Kräften. Ob es noch zum Abfangen reicht? Ich bezweifle es, ich stürze ja ohne Bremsen und meine Auslöshöhe ist nicht mehr als 300 Meter. Hauptmann Steen sagte uns in der Einsatzbesprechung, die 1000-kg-Bomben müssen in einer Höhe von über 1000 Metern abgeworfen werden, da die Splitterwirkung dieser Bombe bis 1000 Meter geht und so die eigene Maschine gefährdet ist. Daran denke ich jetzt nicht! – Die ›Marat‹ will ich ja treffen! – Ich ziehe und ziehe am Knüppel. Ohne Gefühl, nur mit Kraft. Die Beschleunigung ist zu groß, ich sehe nichts, habe einen Schleier, eine kurze Bewußtseinsstörung, die ich sonst nicht kenne. Aber wenn es überhaupt noch reicht, dann muß ich eben so ruckartig versuchen abzufangen. Ich bin noch nicht ganz klar, da höre ich Scharnovskis Stimme: ›Herr Oberleutnant, das Schiff explodiert!‹
Jetzt schaue ich raus, wir fliegen drei bis vier Meter über dem Wasser und ich mache eine leichte Kurve. Da liegt die ›Marat‹ unter einer 400 Meter hohen Explosionswolke; anscheinend hat es die Munitionskammer zerrissen . . .
Die Lichtbilder der letzten Maschine ergeben, daß die ›Marat‹ in zwei Teile zerrissen ist. Nachdem die Riesenexplosionswolke sich etwas verzogen hat, ist das zu sehen.« Es war Rudels größter Einzelerfolg. Die »Marat«, 23 000 BRT, hatte neben anderen Abwehrwaffen zwölf 30,5-cm-, sechzehn 12-cm-Geschütze und sechs 7,6-cm-Flakkanonen. Auf einem weiteren Flug versenkt Rudel einen Kreuzer. Und doch sollten die Tage für Rudel nicht ungetrübt bleiben. Auf einem weiteren Einsatz nimmt Kommandeur Hauptmann Steen Rudels Bordschützen, Feldwebel Scharnovski, mit. Hauptmann Steen fällt, mit ihm Scharnovski. Rudel nimmt den Gefreiten Hentschel als Bordschützen, mit dem er bereits in Graz einige Übungseinsätze geflogen war. Beide sollten für Jahre zusammen fliegen und die erfolgreichste Stukabesatzung werden. Nach Einsätzen am Wolchow fliegt die Gruppe wieder im Mittelabschnitt, begleitet den Vormarsch auf der Rollbahn 1 Smolensk–Moskau.
»Langsam wird es schon kalt und wir bekommen einen Vorgeschmack vom herannahenden Winter. Technisch macht es mir als Gruppen-TO allerlei Sorgen, da plötzlich Dinge bei unseren Maschinen auftreten, die ihre Ursache nur in der Kälte haben. Alles braucht seine Zeit, bis es durch Erfahrung gemeistert wird . . . Unser Maschinenstand ist derzeit klein, Ausfälle, Witterungseinwirkungen usw. sind die Gründe hierfür . . . Die Nächte sind stockfinster, tiefstliegende Wolken, der Luftkrieg findet nur in Bodennähe statt. Da wieder einmal die Nachschubstraße unterbrochen ist, fehlt es an vielen Dingen für die geschwächte Erdtruppe; sie leistet fast Übermenschliches. Ein plötzlicher Kälteeinbruch von über 40 Grad läßt das normale Waffenöl einfrieren. Es schießt keine Maschinenwaffe mehr ohne Hemmung. Der Kampf gegen die Kälte ist schwerer als gegen den Feind . . . Es ist Dezember und das Thermometer zeigt zwischen 40 und 50 Grad unter Null. Schnee in Massen, die Wolkenhöhe meist gering, die Abwehr stark . . . Alles ist grau, verschwommen, Nebel und Schnee wirbeln durcheinander. Jede Maschine hängt an ihrem Staffelführer. Dieses Fliegen ist schwerer als der heißeste Einsatz . . . Motoren springen nicht mehr an, alles gefriert, keine Hydraulik funktioniert, jedes Verlassen auf ein technisches Gerät ist Selbstmord. Unsere Maschinen wollen morgens nicht mehr anspringen bei diesen Temperaturen, obwohl wir die Motoren mit Strohmatten und Decken einpacken. Die Mechaniker sind oft die ganze Nacht draußen und lassen jede halbe Stunde den Motor laufen, damit er zum Einsatz auch bestimmt anspringt. Die beißend kalten Nächte an den Maschinen zu verbringen, hat viele Erfrierungen zur Folge.«
Noch vor Weihnachten 1941 fliegt Rudel als einer der ersten Flugzeugführer der Sturzkampfwaffe seinen 500. Einsatz und erhält als erster Flugzeugführer der III. Gruppe das neu geschaffene Deutsche Kreuz in Gold. Am 15. Januar 1942 landet der Kommandierende General, Freiherr von Richthofen, bei der Gruppe und überreicht Rudel das ihm am 6. Januar verliehene Ritterkreuz. »Angeführt werden hauptsächlich meine Schiffs- und Brückenerfolge des vergangenen Jahres.« Dann kommt die Anordnung zum Urlaub und anschließend Übernahme der Ergänzungsstaffel in Graz, »um junge Besatzungen mit den neuesten Erfahrungen vertraut zu machen«.
Zwei Wesenszüge beherrschten das Leben von Rudel: Die Liebe zum Sport und die Leidenschaft zum Fliegen. Und so nützt Rudel auch die Grazer Zeit, wie schon seit frühester Jugend, zum intensiven Training. Er hatte einen festgelegten Plan, den er selbst im härtesten Einsatz im Osten nach Möglichkeit erfüllte. Der Tag begann mit Trainingsrunden. Diskus, Kugel und Speer waren seine ständigen Begleiter. Sein Ziel war, zu den besten der deutschen Zehnkämpfer zu gehören. Seine Leistungen berechtigten ihn dazu. Es gab fast keine Sportart, die Rudel nicht mit Erfolg betrieben hat. Im Winter fand das harte Leichtathletiktraining seine Ergänzung im Skisport. Seine größten Erfolge vor dem Krieg: Sieg im Beskiden-Pokal und im Abfahrtslauf der Deutschen Wehrmachtsmeisterschaft. Rudel war immer davon überzeugt, daß ständiges Training, daß der Sport ihm die Spannkraft verleiht, die er im Einsatz als Flieger benötigt. Sein Leben bewies es. Und an einem Tag sollte diese Erkenntnis bei aller Tragik für ihn die Rettung aus Todesgefahr bedeuten. Doch darüber später.
Im Frühjahr 1942 saß Rudel in Graz. Er wollte wieder an die Front. Der erneute Vormarsch im Sommer 1942 benötigte alle Kräfte. Rudel wird mit seiner Ergänzungsstaffel in die Krim befohlen. Verlegung nach Maikop zur

Unterstützung des Vormarsches in Richtung Tuapse und schließlich Einsatz an der Terekfront. Im Oktober fliegt Rudel seinen 650. Einsatz. Eine Gelbsucht zwingt ihn ins Lazarett. Nicht ausgeheilt, kehrt er vorzeitig zum Geschwader zurück. Es liegt in Karpowka, 40 km westlich Stalingrad. Der Kampf um die Stadt an der Wolga war bereits zum erbitterten Ringen geworden. Immer wieder drängte Rudel bei Erkrankungen oder Verwundungen sofort wieder zum Einsatz. Er hatte einen sehr einleuchtenden Grund. Ein Mann, der wie er die Gefahren des Einsatzes kannte, sie täglich durch neue Erkenntnisse meistern mußte, wollte nie zu lange weg sein, um nicht von einem neuen Flugzeugtyp, von einer neuen Taktik des Gegners überrascht zu werden – einer Überraschung, die tödlich sein konnte.
Rudel wird am 22. November 1942 Kapitän der 1. Staffel, jener Staffel, in der er am 23. Juni 1941 zu seinem ersten Feindflug gestartet war. Die Lage um Stalingrad zwingt zum ständigen Einsatz. Der eigene Platz muß gegen eine Kavalleriedivision und einem Panzervorstoß der Sowjets verteidigt werden. Am Platzrand kommt er zum Stehen. In dieser Not der Selbstverteidigung fliegt Rudel am 25. November nicht weniger als 17 Einsätze, eine Zahl, die wohl kein anderer Flieger erreicht hat. So bleibt es in diesem erbarmungslosen Winter 1942/43. Am 10. Februar 1943 kehrt Rudel bereits vom 1000. Einsatz zurück. Rudel ist zum Begriff geworden. Man nimmt ihn aus dem Einsatz. Skiurlaub in St. Anton. Anschließend zu einem Sonderkommando unter Führung von Hauptmann Stepp nach Brjansk. Dort werden in einem Panzerversuchskommando Ju 87 mit 3,7-cm-Flakkanonen im Einsatz gegen Panzer erprobt. Mit dem einsatzklaren Teil des Kommandos verlegt Rudel in die Krim. Im Kampf um die Lagunen an der Kubanfront vernichtet Rudel mit der Kanonen-Maschine nicht weniger als 70 Landungsboote.
Am 1. April 1943 wird Rudel Hauptmann, am 14. April erhält Rudel als 229. Soldat das Eichenlaub. Er erreicht seine Rückversetzung zu seinem alten Geschwader, zum St.G. 2 »Immelmann«. In den ersten Juni-Tagen 1943 in der Panzerschlacht im Raum von Bjelgorod schießt Rudel mit seiner Kanonen-Maschine den ersten Panzer ab. »Ich greife wie immer, in niedriger Höhe an. Erfahrung hatte ich ja damals noch nicht. Aus etwa 30 m Entfernung drücke ich auf den Knopf und ehe ich noch hochziehen kann, steht eine Feuerwand vor mir, der ich nicht mehr ausweichen kann. Gewundert hat es mich eigentlich nur, wie ich auf der anderen Seite unversehrt wieder heraus kam. Die einzelnen Fetzen des Panzers, dessen Munition explodierte, sah mein Funker hinter unserer Maschine wieder zu Boden fallen.« Wenige Tage später beginnt um Orel das Unternehmen »Zitadelle«, die letzte deutsche Offensive im Osten. Die Sowjets hatten Infanterie-, Artillerie- und Panzereinheiten konzentriert.
»Beim Anblick dieser Panzermengen fällt mir meine Kanonen-Maschine vom Erprobungskommando ein, die ich von der Krim aus mitgenommen habe. Bei

diesem Riesenangebot von Feindpanzern wäre ein Versuch möglich. Die Flakabwehr über den sowjetischen Panzereinheiten ist zwar sehr groß, jedoch sage ich mir, beide Gruppen stehen sich auf 1200 bis 1800 Metern gegenüber und wenn ich nicht durch einen Flaktreffer wie ein Stein runterfalle, muß es immer noch möglich sein, die beschädigte Maschine bei den eigenen Panzern hinzuschmeißen. Die erste Staffel mit Bomben fliegt also hinter mir, der einzelnen Kanonenmaschine. So wird es versucht.
Im ersten Einsatz explodierten vier Panzer unter den Hammerschlägen meiner Kanonen, bis zum Abend insgesamt zwölf . . .
Um den Maschinennachschub zu sichern, geht sofort Nachricht an die Teile der Panzerversuchskommandos, daß alle klaren Maschinen mit Besatzungen sofort nach hier geflogen werden. So wird die Panzerstaffel geboren. Im Einsatz untersteht sie mir . . .
Wir stürzen mal von hinten, mal von der Seite auf die Stahlkolosse. Der Gleitwinkel ist nicht allzu steil, um ganz dicht an den Boden heran gehen zu können und so auch beim Abfangen keine Schwierigkeiten durch ein eventuelles Durchsacken der Maschine zu bekommen. Sackt die Maschine zu weit durch, so ist Bodenberührung mit all ihren gefährlichen Folgen kaum zu vermeiden.
Wir müssen versuchen, die Panzer immer an ihren schwächsten Punkten zu treffen. Die Stirn ist bei jedem Panzer immer die stärkste Stelle, darum versucht jeder Panzer seinem Gegner immer soviel wie möglich die Stirn zu bieten. Schwächer ist er in seinen Flanken. Aber die beste Angriffsstelle für uns ist die Rückseite. Dort befindet sich der Motor, und die Kühlnotwendigkeit dieses Kräftezentrums gestattet nur eine dünne Panzerplatte. Um die Kühlung noch zu vergrößern, sind in dieser Platte große Löcher angebracht. An dieser Stelle lohnt es sich, den Panzer zu beschießen; denn beim Motor ist immer Brennstoff! Von der Luft aus ist ein Panzer, wenn der Motor läuft, leicht zu erkennen an den blauen Auspuffwolken. An den Seiten lagern im Panzer Brennstoff und Munition. Die Panzerung ist dort aber stärker als hinten.«
Obwohl schon Eichenlaubträger, begann nun Rudels große Zeit als Einzelkämpfer. Am 19. Juli 1943 wurde er Kommandeur der III. Gruppe, am 24. Juli flog er seinen 1200. Einsatz, kaum 14 Tage später, am 12. August, seinen 1300. Rudel lag mit Abstand an der Spitze aller Flugzeugführer. Im August vernichtete er durch Volltreffer die Brücke von Kromy und dabei gleichzeitig einen Panzer, der eben die Brücke überqueren wollte. Am 9. Oktober in der Ukraine flog Rudel seinen 1500. Einsatz und hatte bereits etwa 60 Panzer vernichtet. Am 18. Oktober 1943 wurde das Stukageschwader 2 in Schlachtgeschwader 2 »Immelmann« umbenannt. Am 30. Oktober meldete das Geschwader den 100. Panzerabschuß von Rudel. Am 25. November 1943 werden Rudel als 42. Soldaten der Wehrmacht die Schwerter zum Eichenlaub verliehen. Rudel nimmt seinen Bordfunker Hentschel mit zur Verleihung und

erreicht für seinen Bordfunker die Verleihung des Ritterkreuzes.
Wieder nahte ein Winter.
Über die militärische Bedeutung hinaus war mit jedem Einsatz unserer Frontflieger höchste fliegerische Leistung verbunden. Es wurde vor allem zur Winterszeit unter Sicht- und Witterungsverhältnissen geflogen, bei denen in Friedenszeit jeder Start untersagt worden wäre. Ein Beispiel für viele. Eindrucksvoll berichtet Rudel: »Einmal bin ich mit Fickel mit der Aufklärung und einigen Tiefangriffen vorn im Raum Kirowograd fertig; es wird schon hell und wir fliegen wieder zurück in Richtung Westen. Noch haben wir nicht den halben Weg hinter uns und Nowo Ukrainka erreicht, als plötzlich eine starke Nebelbildung eintritt. Fickel fliegt ganz dicht an meiner Maschine, um mich nicht aus den Augen zu lassen. Der Erdboden ist kaum noch zu sehen. Über der eben genanntenOrtschaft erkenne ich in letzter Sekunde hohe Schornsteine. Die Nebeldecke reicht sehr hoch, so daß wir unmöglich darüberfliegen können; irgendwo muß ich wieder mal runter. Wer weiß, über wieviel hundert Kilometer sich diese Wetterlage ausdehnt? Auf gut Glück nach Westen zu fliegen, solange das Benzin reicht, um dann vielleicht in einer Partisanengegend zu landen, ist auch kein Ausweg. Es kann dann lang dauern, bis man wieder bei der Truppe ist, und ich werde dringend benötigt. Nach der ganzen Aufklärungsrunde ist außerdem das Benzin knapp geworden. Also ganz dicht am Boden bleiben und versuchen, mit der minimalen Sicht den Platz zu erreichen. Alles verläuft grau in grau. Kein Horizont. Oberleutnant Fickels Maschine ist nicht mehr da. Seit Nowo Ukrainka ist er nicht mehr zu sehen. Vielleicht hat er doch einen Schornstein gerammt.
Solange die Landschaft eben bleibt, können wir in dieser Nebeldecke weiterfliegen. Sobald Hindernisse kommen, Telegrafenstangen, Bäume oder leichte Hügel, muß ich am Hohensteuer ziehen und gerate augenblicklich in eine undurchdringliche Waschküche. Langsam, aufs Geratewohl, aus diesem Nebel rauszustoßen, wäre unverantwortlicher Leichtsinn. Erdsicht bekommt man erst in drei oder vier Meter Höhe, aber in solcher Höhe kann plötzlich ein Hindernis emporragen. Ich fliege nur nach dem Kompaß und muß, der Zeit nach, zwanzig Flugminuten vor meinem Platz in Pervomaisk sein. Das Gelände wird jetzt entweder noch hügeliger oder der Nebel dichter; beim geringsten Ziehen am Knüppel bin ich dick drin. Mit Mühe bin ich soeben noch über einige hohe Stangen gesprungen. Jetzt ist es mir zuviel. ›Hentschel, wir landen.‹
Wo, weiß ich nicht, denn ich sehe ja so gut wie nichts; grau, grau ist alles. Ich fahre die Landeklappen aus und nehme das Gas etwas zurück. Die Maschine halte ich mit wenig Fahrt flach und taste mich an den Boden. Glück muß man haben: nichts steht mehr im Wege. Kein Überschlag. Wir stehen ausgerollt. Hentschel schiebt das Kabinendach zurück, springt raus und strahlt übers ganze Gesicht: ›Da haben wir aber Schwein gehabt!‹

Die Sicht auf dem Boden beträgt keine fünfzig Meter; wir sind anscheinend auf einem Hügel, wo die Nebeldecke noch absinkt. Hentschel soll mal zurückgehen; ich höre Geräusche wie von Fahrzeugen. Vielleicht eine Straße. Inzwischen sitze ich an meiner braven Ju 87 und freue mich wieder einmal übers Leben. Hentschel kommt zurück. Meine Annahme bestätigt sich, hinter uns windet sich eine Straße. Fahrer des Heeres sagten ihm, daß es von hier aus noch gut fünfzig Kilometer nach Pervomaisk seien und der dorthin führe. Wir lassen den Motor an und schon rollen wir Richtung Straße. Die Sicht bleibt weiter nur dreißig, höchstens vierzig Meter. Auf der sehr breiten Straße rollen wir mit der Maschine, als wäre sie ein Auto, und wir passen uns den üblichen Verkehrsregeln an und weichen aus für große Wagen. Bei starkem Verkehr halte ich, damit es kein Unglück gibt und mir nicht jemand in das Flugzeug hineinfährt. Erst aus allernächster Entfernung erkennen die Fahrer der Kraftwagen unsere Maschine und mancher glaubt dabei an Gespenster. So rolle ich an die zwei Stunden, immer bergauf, bergab. Dann kommt ein Bahnübergang, an dessen Pfosten ich mit meinen Flächen nicht vorbeikomme, wie ich mich auch drehe und wende. Hier stelle ich meine Maschine an den Straßenrand. Nur noch 12 Kilometer bis Pervomaisk. Mit einem vorbeifahrenden Auto des Heeres bin ich schnell auf dem Gefechtsstand. Hentschel bewacht indessen das Flugzeug und wird durch den ersten Wart abgelöst. Die Freude ist groß, die Kameraden haben sich Sorgen gemacht, nachdem die Zeit, in der wir Benzin haben konnten, verstrichen und auch in der Folgezeit kein Anruf von irgendeiner Stelle gekommen war. Von Fickel fehlt noch jede Spur; es drückt uns sehr. Mittags lichtet sich der Nebel, ich fahre zu meiner Maschine und starte sie auf unserer Straße. Wenige Minuten später steht sie wieder auf ihrem Liegeplatz in Pervomaisk und die treuen Mechaniker betrachten sie wie den zurückgekehrten verlorenen Sohn. Am Nachmittag gehts zu neuem Einsatz. Als ich nach Hause komme, meldet mir Gadermann, daß Fickel aus Nowo Ukrainka angerufen habe. Er und auch sein Bordschütze haben sich heil aus dem Nebel herausgeschlagen. Als der Nebel vollkommen dicht zog, hat er mich verloren und ist im selben Augenblick gelandet. Nun ist unsere Freude groß.«
Am 1. März 1944 wird Rudel als Gruppenkommandeur Major, fliegt in diesen Tagen seinen 1500. Einsatz, der zugleich für seinen Bordfunker, Oberfeldwebel Hentschel, der 1200. Feindflug gewesen ist. Der Kommandierende General Pflugbeil beglückwünscht beide nach der Landung. Die Gruppe fliegt zur Entlastung der eingeschlossenen Heeresteile in Tscherkassy. Im März 1944 stand das deutsche Heer an der Südfront in einem verzweifelten Abwehrkampf gegen starke russische Kräfte, vor allem im Raume von Nikolajew. Zur Unterstützung der Heereseinheiten lag Rudel mit seiner Gruppe, der III. Schlachtgeschwader 2 in Rauchowka, 200 km nördlich Odessa. Bei einem dieser Einsätze wollte Rudel wieder einmal – sechs Besatzungen hatte er bereits

gerettet – eine jenseits der Linie notgelandete Besatzung herausholen. Dieser Flug wurde eines der aufsehenerregendsten Abenteuer des Zweiten Weltkrieges.
»Einige Tage vor dem 20. März 1944 quält uns schlechtestes Wetter mit großen Regengüssen. In der Fliegersprache sagen wir: ›Selbst die Spatzen müssen zu Fuß gehen.‹ Wir können nicht fliegen. In diesen Tagen können die Sowjets ungestört ihren Vormarsch und die Übersetzungsbewegungen über den Dnjestr fortsetzen. An eine deutsche Abwehrfront gegen diese Gefahr auf der Erde ist nicht zu denken, da aus dem Bereich Nikolajew nicht eine Kompanie entbehrt werden kann und keine anderen Reserven vorhanden sind. Allerdings setzen wir voraus, daß die verbündeten Rumänen mit fanatischem Selbsterhaltungstrieb ihr Vaterland verteidigen und somit zugleich auch unsere fehlenden Kräfte ersetzen werden.
Am 20. März fliege ich zunächst mit meiner Gruppe sieben Einsätze im Raum Nikolajew und Balta. Als achter folgt nun seit fünf Tagen zum ersten Male wieder der Brückenauftrag bei Jampol. Es ist strahlend blauer Himmel und anzunehmen, daß nach dieser langen Vorbereitungsmöglichkeit die Abwehr durch Flak und Jäger erheblich verstärkt sein wird. Da mein Feldflugplatz und auch Rauchowka völlig verschlammt sind, ist die Jagdgruppe nach dem Betonplatz in Odessa umgesiedelt. Mit unseren breiten Reifen können wir den Schlamm besser vertragen und versinken nicht gleich. Telefonisch vereinbaren wir, daß wir uns zur bestimmten Uhrzeit etwa 50 Kilometer vor dem Ziel in 2500 Meter Höhe über einer ausgemachten markanten Dnjestrschleife treffen wollen. Anscheinend aber sind auch in Odessa irgendwelche Schwierigkeiten aufgetaucht; mein Begleitschutz kommt nicht. Das Ziel ist klar, selbstverständlich greifen wir an. In meiner Gruppe sind einige neue Besatzungen dabei. Die Qualität ist nicht mehr so gut wie früher. Die hochwertigen Menschen sind zu dieser Zeit längst irgendwo eingesetzt und die Benzinknappheit läßt nur eine geringe Literzahl zur Ausbildung eines jeden Einzelnen zu. Ich glaube, daß ich selber bei einer so beschränkten Literzahl keine bessere Leistung erreichen könnte als die Neuausgebildeten. Schon 20 Kilometer vor dem Ziele gebe ich durch: ›Feindliche Jäger‹. Über 20 Sowjets vom Muster Lag 5 kurven auf uns ein. Das Manövrieren ist behindert durch unsere Bombenlasten. Ich fliege in Abwehrellipsen, so daß ich jederzeit mich selbst hinter die feindlichen Jäger hängen kann; denn sie wollen meine letzte Maschine abschießen. Trotz Luftkampf schiebe ich mich langsam an das Ziel heran. Einzelnen Russen, die mich von vorn abschießen wollen, entreiße ich die Chance durch sehr ›bewegliches‹ Fliegen, und im letzten Augenblick gehe ich dann unten durch oder ziehe drüber hinweg. Wenn die neuen Besatzungen es heute schaffen, lernen sie viel.
›Fertig machen zum Angriff, zusammenbleiben, – aufschließen – Angriff!‹
Und ich setze an zum Angriff auf die Brücke. Im Sturz sehe ich das Aufblitzen

vieler Flakgeschütze; die Geschosse fliegen an der Maschine vorbei. Hentschel meint, der Himmel sei voller Watte, so nennt er die zerlegten Flakgeschosse. Verdammt, die Abstände zwischen den Maschinen erweitern sich, darunter leidet die Abwehrkraft gegen die Jäger; diese greifen noch immer an. Ich mahne die Säumigen:
›Fliegen Sie weiter, schließen Sie auf, wir haben auch Angst!‹
Mancher Kraftausdruck entschlüpft mir. Ich fange ab und sehe aus 400 Metern Höhe meine Bombe unmittelbar rechts an der Brücke; also Wind.
›Wind von links, links anhalten.‹
Die dritte Maschine vernichtet die Brücke endgültig durch Volltreffer. Beim Kreisen stelle ich die Standorte der feuernden Flakbatterien fest und gebe Befehl, diese anzugreifen.
Zwei neue Besatzungen haben leider im Sturz leicht abgehangen, Lags klemmen sich dazwischen. Der eine ist vollkommen durchgedreht, saust an mir vorbei in Richtung Feindgebiet; ich versuche ihn einzufangen, kann aber seinetwegen nicht meine ganze Gruppe im Stich lassen. Ich brülle im Sprechfunk, ich fluche, vergeblich. Er fliegt auf die russische Dnjestrseite; aus seiner Maschine kommt nur eine leichte Rauchfahne, und er könnte bestimmt, wie eine zweite Maschine das macht, einige Minuten weiterfliegen und so eigenes Gebiet erreichen.
›Völlig mit den Nerven runter, der Bulle‹, ruft Fickel in den Äther. Im Augenblick kann ich mich nicht weiter darum bekümmern, denn ich muß versuchen, meinen Haufen zusammenzuhalten und mich in Ellipsen wieder nach Osten zu bewegen. Nach einer Viertelstunde drehen die Jäger ohne Erfolg ab, und wir fliegen im normalen Verband Richtung Heimat. Dem Staffelkapitän der Siebenten befehle ich, den Verband nach Haus zu führen; mit der zweiten Maschine des Stabes, Leutnant Fischer, mache ich kehrt und fliege im Tiefflug dicht über dem Wasser im Flußlauf des Dnjestrs zurück; rechts und links die steilen Ufer. Ein Stück voraus gewahre ich in Richtung Brücke, etwa tausend bis dreitausend Meter hoch, die russischen Jäger. Aber hier im Flußbett bin ich nur schwer zu sehen, vor allem auch nicht mehr erwartet. Im kurzen Hochziehen über die Uferböschung sehe ich fünf bis sechs Kilometer rechts von uns auf einem Feld die notgelandete Maschine; die Besatzung steht unweit davon. Wild gestikulierend schauen sie herauf, als ich tiefer vorbeifliege. ›Hättet ihr bloß vorher so genau auf mich geachtet, dann wäre dieses heikle Unternehmen überflüssig gewesen‹, so rede ich mit mir selber, als ich eine Kurve drehe, um zu sehen, ob das Feld geeignet ist zur Landung. Es ist geeignet. Mit etwas Überwindung sage ich mir: ›Also . . . ran. Das wird die siebente Besatzung, die ich heute den Russen wieder vor der Nase wegschnappen möchte.‹ Leutnant Fischer soll oben warten und eventuell angreifende Jäger stören. Die Windrichtung ist mir vom Bombenwerfen her bekannt. – Klappen raus, Gas raus, gleich werde ich sitzen. – Was ist das? Ich

komme zu weit, muß durchstarten, eine weitere Kurve machen. Das ist mir bei solch einer Gelegenheit noch nie vorgekommen. Ob das ein Wink des Schicksals ist, nicht zu landen? Du bist in unmittelbarer Nähe des eben angegriffenen Objektes, weit hinter der sowjetischen Front! – Feigheit? – Wiederum Gas raus, Klappen raus – ich sitze . . . und merke gleich, daß der Boden sehr weich ist, ich brauche nicht einmal zu bremsen. Genau vor den beiden Kameraden steht die Maschine still. Es ist eine neue Besatzung, ein Unteroffizier und ein Obergefreiter. Hentschel schiebt das Dach auf, ich winke, schnellstens einzusteigen. Der Motor läuft, sie klettern zu Hentschel hinein. Über uns kreisen rote Falken; noch haben sie uns nicht gesehen.
›Hentschel fertig?‹
›Jawohl!‹ Ich gebe Gas, linke Bremse – will zurückrollen, um genauso rauszustarten, wie ich gelandet bin. Mein linkes Rad versackt tief im Boden; je mehr ich Gas gebe, um so mehr frißt sich das Rad in den Boden. Die Maschine bewegt sich nicht mehr von der Stelle. Vielleicht klemmt nur zwischen Radverkleidung und Rad sehr viel Dreck?
›Hentschel, steig aus, mach die Radverkleidung ab, vielleicht geht's dann!‹
Das Fliegerkappmesser geht kaputt, die Radverkleidung bleibt dran; aber auch ohne sie würde es nicht gehen, wir sind versackt. Knüppel an den Bauch, nachlassen, ruckartig Vollgas geben. Alles das nützt nichts, – einen Kopfstand kann man vielleicht erreichen, aber der hilft uns ja auch nicht. Leutnant Fischer fliegt tiefer darüber und fragt über Funkspruch:
›Soll ich landen?‹
Nach kurzem Zweifeln sage ich mir, daß er nach Landung auch nicht wegkommen kann und antworte ihm:
›Nein, landen Sie nicht. Sie fliegen nach Hause!‹
Ich sehe mich um; da kommen, 400 Meter entfernt, scharenweise Iwans angelaufen. Raus aus der Maschine. – ›Mir nach‹ – und schon laufen wir, was die Beine hergeben, nach Süden. Beim Überflug habe ich hier in ungefähr sechs Kilometern Entfernung den Dnjestr gesehen. Über ihn müssen wir auf jeden Fall, sonst sind wir eine leichte Beute der uns verfolgenden Sowjets. Das Laufen ist nicht leicht, ich trage hohe Pelzstiefel, Pelzjacke und die normale Kommißhose. Schwitzen ist gar kein Ausdruck! Keiner bedarf des Ansporns, niemand möchte in sowjetische Gefangenschaft geraten, die schon manchem Sturzkampfflieger zum sofortigen Tode wurde.
Eine halbe Stunde mag vergangen sein. Die Laufleistung ist gut, die Iwans sind sicher 1000 Meter entfernt. Plötzlich stehen wir vor fast senkrecht abfallenden Steinabhängen, unten fließt der Strom. Der Höhenunterschied beträgt zwischen dreißig und vierzig Metern. Wir laufen hin und her, um eine Abstiegsmöglichkeit zu finden . . . unmöglich! Die Iwans sitzen uns auf den Fersen. Da schießt mir eine Erinnerung aus der Bubenzeit durch den Kopf: wir ließen uns von den Spitzen der Fichten durch die einzelnen Etagen der Äste

durchrutschen, und weil der Fall so gebremst wurde, kamen wir heil nach unten. Aus dem Gestein hier wächst in dichter Fülle Dorngebüsch mit großen Stacheln, ähnlich unseren Hagebuttensträuchern. Einer nach dem andern läßt sich so hinunter ›gleiten‹, und wir landen unten am Ufer, wenn auch zerschunden an allen Gliedern und mit zerrissenen Kleidungsstücken, Hentschel wird etwas nervös. Er ruft:
›Sofort rein, lieber ertrinken, als mich von den Russen fangen lassen!‹
Ich mahne zur Vernunft. Wir glühen vom Laufen. Kurze Pause, dann die Bekleidungsstücke weitestgehend ablegen. Die Iwans sind inzwischen oben keuchend angekommen. Sie können uns nicht sehen, weil wir uns im toten Winkel ihres Blickfeldes befinden. Sie laufen auf und ab und können sich nicht vorstellen, wo wir sind. Sie halten es sicher für unmöglich, daß wir senkrechte Wände runtergesprungen seien! Der Dnjestr führt Hochwasser; es ist Schneeschmelzzeit, hier und da schwimmt ein Brocken Eis. Wir schätzen die Flußbreite auf 600 Meter, die Temperatur 3 bis 4 Grad plus. Die anderen drei gehen schon ins Wasser; ich lege gerade die Pelzstiefel und die Pelzjacke weg. Nun folge auch ich, nur noch mit Hemd und Hose bekleidet, unterm Hemd die Karte, in der Tasche die Schwerter und den Kompaß. Als ich das Wasser berühre, sage ich mir: ›Hier gehst du nie rein.‹ Dann denke ich an die Folgen und schwimme schon.
Die Temperatur lähmt schon nach kurzer Zeit die Glieder, ich bekomme keine Luft, fühle nicht mehr, daß ich noch schwimme. Fest konzentrieren, sich die Schwimmbewegung vorstellen und sie ausführen! Das jenseitige Ufer kommt nur unmerklich näher. Die andern schwimmen vor mir. Ich denke an Hentschel, er schwamm sich frei bei mir in der Ergänzungsstaffel in Graz, aber mit Energie wird er die damaligen 20 Minuten heute unter erschwerten Umständen wiederholen können, vielleicht sogar etwas verlängern. In der Mitte des Stromes bin ich auf gleicher Höhe mit ihm, einige Meter voraus der Bordschütze des zweiten Flugzeuges, wesentlich weiter vorn der Unteroffizier; er scheint ein hervorragender Schwimmer zu sein. Langsam fühlt man nur noch den Selbsterhaltungstrieb, der die Kräfte verleiht; es geht auf Biegen oder Brechen. Ich bestaune die anderen Kameraden, denn ich bin als alter Zehnkämpfer, Übermüdung gewöhnt. Ich denke zurück: letzte Übung immer der 1500-Meter-Lauf, oft Gluthitze, nachdem man vorher in neun anderen Disziplinen höchstmögliche Leistung versuchte. Diese Energie macht sich bezahlt. Rein sportlich ausgedrückt geht die augenblickliche Kraftanstrengung bis zu neunzig Prozent an meine Leistungsfähigkeit überhaupt. Der Unteroffizier steigt aus dem Wasser und legt sich ans Ufer, etwas später erreiche ich das rettende Ufer, knapp danach der Obergefreite. Hentschel hat noch 150 Meter. Die beiden anderen liegen völlig erstarrt, der Bordschütze fantasiert wirr durcheinander. Armer Kerl! Ich sitze, beobachte Hentschel. Noch 80 Meter. Plötzlich wirft er die Arme hoch und schreit:

›Ich kann nicht mehr, kann nicht mehr!‹, und versinkt. Noch einmal taucht er auf, dann nicht mehr. Ich springe erneut ins Wasser, jetzt mit den letzten zehn Prozent Kraft, die ich vielleicht noch habe. Erreiche die Stelle, an der ich Hentschel eben noch sah. Ich tauche, ich kann nicht, denn dazu brauche ich Luft; durch die Kälte kann ich keine Luft zum Tauchen nehmen. Nach mehreren nutzlosen Versuchen erreiche ich mit Mühe selbst gerade noch das Ufer. Wäre es geglückt, Hentschel zu fassen, so würde ich mit ihm im Dnjestr geblieben sein. Er war sehr schwer, und dieser Anforderung wäre kaum jemand gewachsen gewesen. Nun liege auch ich am Ufer . . . matt . . . erschöpft . . . und irgendwo ein tiefes Elend um meinen teuren Hentschel. Einen Augenblick später beten wir für unseren Kameraden ein Vaterunser.
Die Karte ist aufgelöst vom Wasser, aber ich habe alles im Kopf. Nur – weiß der Teufel – wie weit stehen auf dieser Seite Russen? Oder werden wir irgendwann noch auf Rumänen stoßen? Ich stelle unsere Bewaffnung fest: ich selbst habe eine 6,35-Millimeter-Pistole mit 6 Schuß Munition, der Unteroffizier hat eine 7,65 mit einem gefüllten Magazin, der Obergefreite verlor die Pistole beim Schwimmen und hat nur Hentschels abgebrochenes Fliegerkappmesser. Mit diesen Waffen in der Hand geht es in Richtung Süden. Vom Überfliegen her ist mir die leicht hügelige Landschaft bekannt. Höhenunterschiede von 200 Metern vielleicht, wenig Ortschaften, 60 Kilometer südlich eine Eisenbahn in Ost-Westrichtung. Davon kenne ich zwei Punkte: Balti und Floresti. Wenn auch die Russen weit durch sein sollten, diese Eisenbahn wird bestimmt noch feindfrei sein.
Es ist etwa 15 Uhr, die Sonne steht im Südwesten, sie scheint uns von vorn rechts ins Gesicht. Zunächst laufen wir in einem kleinen Tal, rechts und links höhere Hügel. Wir sind noch völlig erstarrt, der Obergefreite fantasiert weiter. Ich mahne zur Vorsicht. Wir müssen versuchen, alle menschlichen Ansiedlungen zu umgehen. Jeder bekommt einen bestimmten Sektor zum Beobachten zugeteilt.
Hunger quält mich. Mir fällt ein, daß ich heute noch nichts gegessen habe; es war der achte Einsatz. Zwischen den Einsätzen blieb keine Zeit. Der alte Auftrag wurde dem Fliegerkorps telefonisch geschildert und zurückgemeldet, der neue dann entgegengenommen. Inzwischen wurden die Maschinen getankt, beladen und munitioniert und ’rauf ging es wieder. Die Besatzungen selbst konnten in der Zwischenzeit ruhen oder auch essen, ich selbst zählte jedoch in dieser Beziehung nicht zu den Besatzungen.
Eine Stunde mögen wir nun unterwegs sein, die Sonne verliert schon wieder an Kraft und unsere vor Nässe triefenden Kleidungsstücke wollen gefrieren. Sehe ich da vor uns etwas? Täusche ich mich? Nein, es ist Wirklichkeit: Genau aus der Sonne, ich kann es so schlecht erkennen, bewegen sich drei Gestalten auf uns zu; sie sind an die 300 Meter entfernt und haben uns bestimmt gesehen, früher als wir sie. Vielleicht lagen sie auf dem Bauch hinter dieser Hügelkette.

Große Kerle sind’s, sicher Rumänen. Jetzt sehe ich besser: die beiden äußeren haben ein Gewehr umhängen, der mittlere eine Maschinenpistole. Er ist jung, die anderen beiden sind sicher Reservisten, etwa 40 Jahre alt. Nicht unfreundlich kommen sie auf uns zu in ihren braungrünen Uniformen. Ich denke plötzlich daran, daß wir ja gar keine Uniform mehr anhaben und unsere Nationalität nicht so ohne weiteres offenbar ist. Ich rate dem Unteroffizier noch schnell, die Pistole wegzustecken; ich tue es auch, damit die Rumänen nicht nervös werden und zu schießen anfangen. Die drei stehen jetzt einen Meter vor uns und schauen neugierig. Den Bundesgenossen will ich nun sagen oder klarmachen, daß wir notgelandete Deutsche sind und daß sie uns helfen sollen mit Kleidung und Verpflegung und daß wir sofort zu unserer Truppe zurück wollen. Ich sage:
›Wir sind notgelandete deutsche Flieger‹, da verfinstern sich plötzlich ihre Mienen, im selben Augenblick habe ich die drei Läufe ihrer Waffen vor der Brust; der Junge schlägt sofort auf die Pistolentasche und reißt meine 6,35-Millimeter-Pistole heraus. Sie standen gegen das Licht, ich schaute in die Sonne. Jetzt sehe ich an ihnen rauf: Hammer und Sichel – also Russen. An Gefangennahme denke ich keinen Augenblick, nur an Flucht; es besteht ein Prozent Wahrscheinlichkeit für das Gelingen. Mein Kopf wird bei den Sowjets gut bezahlt, meine Gefangennahme sicher noch besser. Selber erschießen kommt nicht in Betracht, ich habe keine Waffe. Ich wende langsam meinen Kopf, um zu sehen, ob der Weg frei ist; sie wittern Flucht, einer ruft ›stoy‹ (Halt). Ich bücke mich blitzartig unter Drehung um 180 Grad und laufe gebückt im Zickzack; drei Schüsse krachen, nun knallen ununterbrochen die Maschinenpistolen und Schnellfeuergewehre. Ein stechender Schmerz in der Schulter. Aus kurzer Entfernung hat der Kerl mit der MP mir durch die Schulter geschossen, die beiden anderen schossen vorbei.
Ich laufe wie ein Hase im Zickzack den Hügel rauf, Kugeln pfeifen oben, unten, rechts, links. Die Iwans laufen nach, halten an, schießen, laufen, schießen, laufen, schießen, laufen. Noch kurz vorher glaubte ich vor Starrheit meine Glieder kaum bewegen zu können, nun laufe ich den Lauf meines Lebens; nie bin ich eine bessere 400-Meter-Zeit gelaufen. Blut spritzt aus der Schulter, und ich muß stark gegen ein Schwarzwerden vor den Augen ankämpfen. 50 oder 60 Meter laufe ich vor den Verfolgern, die Kugeln pfeifen ununterbrochen. Mein einziger Gedanke: ›Verloren ist nur, wer sich selbst aufgibt‹. Der Hügel will kein Ende nehmen, mein Hauptkurs führt noch in die Sonne, um den Iwans das Schießen zu erschweren. In die grelle Sonne schauen ist schwierig, und man verkalkuliert sich leicht, das habe ich soeben ja selbst erlebt. Jetzt erreiche ich eine Art Höhenkamm, meine Kräfte sind am Ende, um sie noch etwas zu strecken, möchte ich auf dem Kamm längs laufen; das weitere Rauf und Runter werde ich nicht mehr schaffen. Also geht’s auf dem Kamm nach Süden.

Ich traue meinen Augen nicht: auf der Höhe entgegen kommen an die zwanzig Iwans gelaufen, anscheinend haben sie alles beobachtet und wollen nun das todmüde, waidwundgeschossene Wild vereinnahmen. Ich zweifle an Gott. Warum hat Er mich zunächst glauben lassen, die Flucht könnte gelingen, denn aus der ersten absolut aussichtslosen Situation kam ich lebendig heraus. Und jetzt will Er mich wehrlos, ohne die letzte Waffe meiner Körperkräfte, aufgreifen lassen? Da bäumt sich noch einmal mein Willen auf zur Freiheit und zum Leben; ich laufe rechts runter, also auf der entgegengesetzten Seite, von wo ich gekommen bin. Hinter mir, auf 200 bis 300 Meter, die ersten Verfolger, seitlich von mir die neuen. Erstere sind nur noch zu zweit, im Augenblick können sie mich nicht sehen, denn ich bin auf der anderen Hügelseite. Einer ist sicher zurückgeblieben, um meine beiden Kameraden abzuführen, die bei meiner Flucht stehen geblieben waren. Die Verfolger links von mir laufen nun parallel zu mir, ebenfalls den Hügel runter, um den Weg abzukürzen. Jetzt kommt ein umgepflügtes Feld, ich stolpere und muß zunächst die Iwans etwas aus den Augen lassen; ich bin todmüde, falle über eine Scholle und bleibe liegen. Jetzt wird also das Ende kommen. Ich verwünsche einmal mehr, daß ich keine Pistole und damit nicht einmal die Möglichkeit habe, den Iwans den Triumph zu nehmen, mich gefangen zu haben. Meine Augen sind auf die Sowjets gerichtet. Sie laufen im selben Gelände und müssen auch aufpassen, um nicht zu stürzen. Sie laufen noch 15 Meter, bevor sie aufblicken und nach rechts zu mir schauen. Wir sind zunächst auf gleicher Höhe, im Abstand von 250 Metern. Nun sind sie schräg voraus. Sie stoppen und schauen, es ist ihnen unerklärlich, wo ich sein könnte. Ich liege im leicht gefrorenen Boden, kratze mich mit den Fingern in die Erde ein; es geht so schwer, alles ist hart, die kümmerlichen Brocken, die ich der Erde abtrotze, werfe ich auf mich, baue sie vor mir auf. Die Wunde blutet, ich habe nichts zum Verbinden; mit den nassen Kleidern liege ich in der eiskalten Erde, innerlich koche ich vor Angespanntheit, jeden Augenblick aufgegriffen zu werden. Wieder eins zu hundert, daß ich nicht gleich gefunden und gefangen werde. Aber sollen wir denn nicht den Mut haben, an das fast Unmögliche zu glauben und uns dafür schonungslos einsetzen, denn wird nicht nur so das fast Unmögliche möglich?
Da kommen die Russen in meine Richtung und geben so immer mehr den seitlichen Abstand auf, sie suchen einzeln, noch nicht systematisch, das Gelände ab. Einige suchen völlig abwegig, vor denen habe ich keine Bedenken, aber da kommt schon einer genau in meine Richtung – meine Spannung ist nicht mehr zu steigern – zwanzig Schritte vor mir bleibt er stehen. Er schaut mich an, schaut er mich an? Sicher, genau in meine Richtung starrt er; kommt er noch nicht, warum wartet er noch? Es dauert schon mehrere Minuten, mir kommt es wie eine Ewigkeit vor; ab und zu wendet er den Kopf ein klein wenig nach links, ein klein wenig nach rechts, er schaut wohl in die Weite. Manchmal gewinne ich wieder Zuversicht. Doch da sehe ich schon aufs neue die Gefahr

riesengroß vor mir und bin schon wieder klein. Inzwischen zeichnen sich auf dem Hügel auch die Schattenrisse der ersten Verfolger ab, anscheinend nehmen sie ihre Aufgabe nicht mehr so ernst, nachdem so viele Jäger schon mit dem einen Stück Wild beschäftigt sind.
Plötzlich vernehme ich lautes Flugzeuggeräusch schräg hinter mir und drehe mich um. Über dem Dnjestr fliegt meine Stukagruppe mit starkem Jagdschutz und zwei Fieseler Störchen. Leutnant Fischer hat also alarmiert, und nun will man versuchen, mich rauszuholen. Da oben ahnen sie nicht, daß sie völlig falsch suchen und ich längst auf der anderen Seite zehn Kilometer weiter südlich bin. Ich kann mich aus dieser Entfernung auch gar nicht erkenntlich machen, wage nicht einmal den kleinen Finger hochzuheben. Sie fliegen eine Runde nach der anderen in allen Höhen. Dann verschwinden sie ostwärts, und manch einer wird denken: ›Diesmal hat es auch ihn geschnappt!‹ Sie fliegen – heim. Sehnsüchtig schaue ich ihnen nach: Ihr wißt von euch, daß ihr heute abend irgendwo geborgen schlafen und leben werdet, ich kann die Minuten, die mir das Leben vielleicht noch gönnt, nicht absehen – so hadre ich und bange. Die Sonne versinkt langsam – warum bin ich noch nicht gefunden worden?
Vom Hügel her kommt ein Zug Iwans mit Pferden und Hunden, sie laufen im Gänsemarsch. Wiederum glaube ich an die Ungerechtigkeit Gottes, denn jetzt müßte die einfallende Dunkelheit mich eigentlich in Schutz nehmen. Ich spüre, wie die Erde zittert unter ihren Tritten, meine Nerven sind zum Zerreißen angespannt. Ich schiele nach hinten. Hundert Meter von mir entfernt gehen Menschen und Tiere in Reihe an mir vorbei – warum wittert mich kein Hund, warum entdeckt mich niemand? Kurze Zeit nachdem sie mich passiert haben, schwärmen sie in die Breite aus, mit zwei Metern Abstand. Hätten sie das fünfzig Meter früher getan, wären sie auf mich getreten. Sie verschwinden im langsam anbrechenden Abend.
Das letzte Abendrot weicht dem Blau, schwach deuten sich einzelne Sterne an. Mein Kompaß hat keine Leuchtziffern, meine Hauptrichtung muß Süden bleiben, noch kann ich den Kompaß erkennen und sehe in der Südrichtung einen bereits gut zu erkennenden markanten Stern mit einem kleinen Nachbarn. Ihn werde ich mir als Richtpunkt nehmen. Welcher Stern am russischen Firmament mag es sein? Es ist düster, ich sehe niemanden mehr und stehe auf. Starrheit, Schmerzen, Hunger, Durst. Meine Schokolade fällt mir ein, ach, sie blieb in der Pelzjacke am Dnjestr. Alle Wege, Stege, Ortschaften vermeide ich, da hat der Iwan bestimmt Posten stehen. Ich gehe also nur querfeldein meinem Stern nach, bergauf, bergab, durch Bäche, Morast, Sümpfe, stachlige, abgeerntete Maisfelder; die nackten Füße werden zerschnitten. Wieder im Geröllfeld, schlage ich mir die Zehen und Füße an großen Steinen auf. Allmählich werde ich da gefühllos. Noch treibt mich der Wille zum Leben, zur Freiheit; sie sind beide verwachsen; ohne Freiheit ist das

Leben eine hohle Frucht. Wie weit ist denn der Iwan durch? Wie weit werde ich laufen müssen? Wo ich Hundegebell höre, weiche ich aus, denn in den Ansiedlungen hier sitzen bestimmt keine Freunde. Weit vor mir blitzt es manchmal auf und rollt ein dumpfels Grollen, anscheinend ballern die Burschen mit Artillerie; aber dann sind sie weit durchgebrochen. In Tälern zwischen den einzelnen Hügeln rutsche ich oft in der Dunkelheit in die Gräben, wo knietief steifer Schlamm steht und mich so festsaugt, daß ich nicht mehr die Kraft habe, um mich herauszuziehen. Ich lasse mich dann mit dem Oberkörper auf den Gegenhang fallen – die Beine tief im Schlamm. So bleibe ich liegen, erschöpft, und fühle mich wie eine Batterie, deren Strom verbraucht ist. Wenn ich fünf Minuten gelegen habe, bin ich wieder ein klein wenig aufgeladen und habe die Kraft, den Gegenhang hinaufzukriechen. Aber unerbittlich wiederholt sich das nach kurzer Zeit, spätestens bei der nächsten Geländeschwierigkeit. So geht es bis 9 Uhr abends. Jetzt ist es aus. Die Kräfte wollen selbst nach größeren Pausen nicht mehr zurückkommen. Ohne Wasser und Nahrung und eine Schlafpause ist ein Weiterlaufen unmöglich. Ich beschließe, ein einzelstehendes Haus aufzusuchen.

In der Ferne höre ich Hundegebell und gehe ihm nach. Vermutlich bin ich nicht allzu weit von einer Ortschaft entfernt. Nach einiger Zeit erreiche ich so ein einsames Gehöft und kann mich der kläffenden Hunde kaum erwehren. Ihr Gebell ist mir sehr unangenehm, da ich befürchte, daß dadurch im nahen Dorf Posten alarmiert werden. Auf Klopfen und Pochen öffnet niemand, vielleicht ist kein Mensch da. Bei einem zweiten Gehöft ergeht es mir ebenso, ich gehe zum dritten. Ungeduld packt mich, als wieder niemand kommt, und ich schlage eine Fensterscheibe ein, um reinzuklettern. Da öffnet eine alte Frau, mit einer trüben Ölfunzel in der Hand, die Türe. Ich bin schon halb durchs Fenster, nun springe ich wieder raus und trete durch die Tür. Die alte Frau versucht, mich rauszudrängen; ich gehe entschlossen an ihr vorbei. Im Umdrehen deute ich in Richtung des Dorfes und frage: ›Bolschewisti?‹ Sie nickt bejahend; ich nehme also als sicher an, daß im Dorf der Iwan sitzt. Ihre trübe Lampe beleuchtet nur matt den Raum: ein Tisch, eine Bank, ein alter Schrank. In der Ecke schnarcht auf einem etwas schrägen Brett ein grauer Mann; er ist sicher siebzig Jahre alt. Das Brett ist die Schlafstatt für beide. Wortlos gehe ich hin und lege mich auch drauf; was soll ich auch sagen, ich kann ja nicht Russisch. Daß ich nichts Böses will, haben sie indessen wohl gemerkt und gesehen. Zerlumpt, barfuß, die Hemdreste mit Blut verklebt, hart verkrustet, kann ich eher ein gejagtes Wild sein als ein Verbrecher. So liege ich, die Alte hat sich auch wieder dazugelegt, über uns das trübe Licht. Ich komme nicht auf den Gedanken zu fragen, ob es etwas für meine Schulter oder die zerschnittenen Füße gibt – ruhen, sonst nichts.

Jetzt quälen mich wieder Durst und Hunger. Ich setze mich auf die Bank und mache der Frau eine Bittbewegung, stelle dabei gebärdenmäßig das Trinken

und Essen dar. Nach kurzem Zaudern bringt sie mir wirklich einen Krug Wasser und einen Kanten Maisbrot, leicht schimmelig. So gut hat mir im Leben noch nie etwas geschmeckt. Bei jedem Schluck und Bissen spüre ich, wie die Kräfte wiederkommen, wie Lebenswillen und Initiative plötzlich wieder da sind. Zunächst bin ich mit Heißhunger dabei, dann – bedächtig kauend – überlege ich meine Situation und mache mir Gedanken über die nächsten Stunden. Wasser und Brot sind verzehrt, ich will bis 1 Uhr ruhen. Es ist 21.30 Uhr. Ruhe ist nötig. Darum lege ich mich erneut zwischen die Alten aufs Brett. Halb wachend, halb schlafend. Mit der Pünktlichkeit einer Uhr wache ich alle 15 Minuten auf und kontrolliere dann die Zeit. Keinesfalls darf ich von der schützenden Nachtzeit zuviel verschlafen, sondern muß in ihr möglichst viele Kilometer nach Süden gewinnen. 21.45 Uhr, 22 Uhr, 22.15 Uhr, so geht es weiter; 0 Uhr 45, 1 Uhr – auf! Raus, die Alte schließt hinter mir die Tür. Schon stürze ich eine Stufe hinunter. Ist es Schlaftrunkenheit, die stockfinstere Nacht oder die nasse Stufe?

Es regnet. Ich sehe die Hand vor den Augen nicht, mein Stern ist weg. Wie orientiere ich mich nun? Da fällt mir ein, daß ich vorhin dauernd mit Rückenwind lief; ich will es nun wieder tun, um nach Süden zu kommen. Oder ob er sich gedreht hat? Noch befinde ich mich zwischen einzelnen Gehöften; hier verfängt sich der Wind und er weht dauernd von einer anderen Seite; ich fürchte, im Kreis zu gehen. Finstere Nacht, Hindernisse – ich schlage meine Beine wieder an; viele Hunde bellen, also immer mehr Häuser; das Dorf? Hoffentlich stehe ich nicht im nächsten Augenblick vor russischen Posten. Endlich komme ich wieder ins Freie, wo ich den Wind einwandfrei in meinen Rücken blasen lassen kann. Auch die Köter bin ich los. Jetzt geht es wieder rauf, runter, rauf, runter, Maisfelder, Steine, Wald, wo die Orientierung erschwert wird, weil der Wind hier fast nicht zu spüren ist. Am Horizont sehe ich es unaufhörlich aufblitzen und höre auch das Dröhnen und Grollen. Nach diesem kann ich mich richten, um die alte Südrichtung halten zu können. Verdächtigen Geräuschen in der näheren Umgebung weiche ich aus. Kurz nach 3 Uhr morgens wird es links vor mir grau – der anbrechende Tag. Eine gute Kontrolle, denn nun weiß ich: der Wind hat sich nicht gedreht und ich bin richtig nach Süden gelaufen.

Seit 1 Uhr habe ich jetzt mindestens 10 Kilometer gewonnen, vorher vielleicht 15 bis 20, so daß ich mich also 25 bis 30 Kilometer südlich des Dnjestr befinde.

Vor mir ein höherer Hügel von 250 Metern, ich gehe rauf, vielleicht habe ich von dort weite Sicht und kann irgendwelche markanten Punkte ausmachen. Es ist jetzt hell, aber ich entdecke nichts Besonderes von oben: drei kleine Ortschaften links und rechts unten, mehrere Kilometer entfernt. Interessant für mich ist, daß ein Höhenrücken mit dem Hügel beginnt, der in nordsüdlicher Richtung verläuft, also meine Marschrichtung einhält. Die

Seitenhänge sind nicht bewaldet und flach, man kann sie gut übersehen, ob irgend jemand nach oben kommt. Jede Bewegung muß an sich von hier beobachtet werden können; Verfolger müßten bergauf kommen und hätten es wesentlich schwerer. Wer vermutet mich im Augenblick hier? Ich bin froh, denn obwohl es Tag ist, glaube ich sicher noch eine Anzahl Kilometer weiter nach Süden zu kommen. In kurzer Zeit möchte ich möglichst viel Boden gewinnen.
Den Höhenrücken schätze ich auf zehn Kilometer Länge, das ist endlos lang? Aber – ist das wohl so lang? Zehn Kilometer ist doch ein Abstand, den du früher beim Sport gelaufen bist – öfters – und in vierzig Minuten. Was du damals in vierzig Minuten konntest, mußt du jetzt in sechzig schaffen können; denn der Preis ist die Freiheit. Also versuche es mal im Dauerlauf!
Ein Bild entarteter Kunst muß es sein, wie ich mich da auf dem Höhenrücken im Dauerlauf fortbewege – in Fetzen – auf nackten, blutigen Füßen – die Schulter in Schmerzen verkrampft . . .
Du mußt es schaffen . . . denke nur an den Zehnkampf . . . – und laufe . . . laufe . . .
Einige Male muß ich auf den Indianertrab umschalten und gehe vielleicht hundert Meter im Schrittempo. Dann laufe ich wieder . . . ich brauche sicher nur eine Stunde . . .
Jetzt muß ich die schützende Höhe leider aufgeben, denn der Weg führt bergab. Vor mir breitet sich eine weite Ebene aus, genau in der Verlängerung des Bergrückens zieht sich eine kleine Senke dahin. Gefährlich, denn hier können schneller Überraschungen auftreten. Außerdem geht es langsam auf sieben Uhr zu, und damit werden unangenehme Begegnungen eher möglich . . .
Wieder ist meine Kraftbatterie zu Ende. Ich muß trinken . . . essen . . . ruhen . . . Bis jetzt habe ich keine Menschenseele gesehen. Vorsichtig sein? Was kann ich machen . . .? Waffen habe ich nicht, nur Durst und Hunger. Vorsicht? Vorsicht ist eine Tugend, aber Durst und Hunger sind eine Urgewalt. Die Not macht mich leichtsinnig; halblinks vor mir tauchen am Horizont zwei einzelne Gehöfte im Morgendunst auf. Da muß ich hinein . . .
An der Tür einer Scheune bleibe ich einen Augenblick stehen und stecke den Kopf untersuchend um die Ecke; das Gebäude gähnt mir leer entgegen. Alles ist leer, abmontiert bis zum letzten. Kein Viehzeug, kein Gerät, kein lebendiges Wesen – doch – eine Ratte flitzt von einer Ecke zur anderen. Auf dem Hof verfault ein großer Haufen von Maisblättern. Mit gierigen Händen wühle ich drin herum. Wenn ich nur ein paar Maiskolben finden würde . . . oder nur einige Körner . . . ich finde nichts . . . und wühle weiter . . . wühle und wühle . . . nichts!
Plötzlich ein Geräusch hinter mir; in einem Gebäude huschen einige Gestalten vorbei: Russen oder Flüchtlinge, die genauso hungrig sind wie ich und dasselbe

wollen? Oder sind es Plünderer, die noch etwas erben möchten? Im zweiten Gehöft genau dasselbe. Auch den Maishaufen hier untersuche ich genauestens – nichts. Enttäuscht überlege ich: wenn es schon nichts zu essen gibt, muß ich wenigstens dafür ruhen. Ich scharre mir ein Loch im Maiskraut und will mich gerade reinlegen, da höre ich ein neues Geräusch; auf einem Pfad fährt ein Kastenwagen vorbei, vorn ein Mann mit hoher Pelzmütze, daneben ein Mädchen. Wo ein Mädchen ist, kann's nicht toll sein, also gehe ich hin. Die schwarze Pelzkappe läßt mich einen rumänischen Bauern vermuten. Ich frage das Mädchen:
›Haben Sie etwas zu essen?‹
›Wenn Sie dies essen mögen . . . ‹, sie zieht aus ihrem Beutel etwas hartes Gebäck. Der Bauer hält das Pferd an. Erst jetzt kommt mir der Gedanke, daß ich deutsch gefragt habe und eine deutsche Antwort bekam.
›Woher können Sie denn Deutsch?‹
Sie sagt, sie sei mit den deutschen Soldaten aus Dnjepropetrowsk gekommen, da hätte sie es gelernt. Nun will sie bei dem rumänischen Bauern bleiben, den sie da begleitet. Jetzt flüchten sie vor den Russen.
›Aber Sie gehen so direkt Richtung Iwan‹, ich sehe es ihnen an, daß sie es nicht glauben wollen.
›Waren die Ruskis schon in der Stadt da hinten?‹
›Nein, die Stadt heißt Floresti.‹
Die unerwartete Antwort macht mich glücklich, das muß also an der mir bekannten Bahnstrecke Balti–Floresti sein.
›Können Sie mir sagen, Mädchen, ob da noch deutsche Soldaten sind?‹
›Deutsche nicht mehr, aber vielleicht Rumänen.‹
›Danke schön und gute Reise.‹
Ich winke dem Karren nach. Ich höre jetzt schon, wie man mich nachher sicher fragen wird, warum ich den Karren nicht ›requiriert‹ hätte . . . An so etwas dachte ich im Augenblick gar nicht; denn: sind die Beiden nicht Flüchtlinge wie ich? Und muß ich Gott nicht dankbar sein, daß ich schon so weit der Gefahr entkommen bin?
Nachdem die Spannung schon etwas gewichen ist, überkommt mich Erschlaffung. Bei diesen letzten zehn Kilometern merke ich starke Schmerzen; es dringt plötzlich Gefühl in die zerschnittenen Füße, die Schulter tut bei jedem Schritt weh. Flüchtlinge mit Handwagen und ihrer notwendigsten Habe kommen mir entgegen, alles hastet und eilt.
Am Ortsrand von Floresti stehen auf der Böschung einer Sandgrube zwei Soldaten; deutsche Uniform? Noch einige Meter weiter und meine Hoffnung wird bestätigt. Ein unvergeßliches Bild. Ich rufe zu denen rauf:
›Kommt mal her!‹
Sie rufen runter:
›Was heißt hier herkommen, wer sind Sie überhaupt, Mann?‹

›Ich bin Major Rudel!‹
›Nee, so sieht kein Major aus.‹
Ausweis habe ich keinen, aber in der Tasche das Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern. Ich hole es hervor und zeige es ihnen. Da meint der Obergefreite:
›Na, da wer'n wir's mal globen.‹
›Gibt's eine deutsche Kommandantur?‹
›Nee, nur ein Nachkommando von einem Verbandsplatz.‹
Dorthin will ich. Sie nehmen mich in die Mitte und wir laufen hin; das Gehen ist jetzt schon mehr ein Kriechen. Ein Arzt schneidet mir Hemd und Hose vom Körper, alles ist festgeklebt, die völlig offenen Füße behandelt er mit Jod, auch meine Schulter. Während der Behandlung esse ich die Wurststullen meines Lebens. Ich frage nach einem Wagen, der mich gleich nach Balti zum Flugplatz bringen soll. Dort hoffe ich eine Maschine zu finden, die mich sofort zur Gruppe fliegt.
›Was wollen Sie denn anziehen?‹, fragt mich der Arzt; es war ja alles zerschnitten. ›Wir haben nichts.‹ Nackt hüllt man mich in eine Decke und ab geht's in einem Auto nach Balti. Vor der Flugleitungsbude auf dem Platz in Balti halten wir an. Ja, wer ist denn das? Meine Wagentür öffnet mein Gruppen-T.O., Leutnant Ebersbach:
›Leutnant Ebersbach auf Vorkommando für Verlegung der III. Gruppe nach Jassy. Hinter ihm ein Soldat mit einem Drillichzeug für mich. Telefonisch war also von Floresti nach Balti die Nacktfahrt schon gemeldet, und zufällig war Leutnant Ebersbach in der Flugleitung. Er hörte, daß sein totgeglaubter Kommandeur gleich im Adamskostüm erscheinen würde. Ich setze mich in eine Ju 52 und fliege nach Rauchowka zur Gruppe. Hier hat es sich telefonisch mit Windeseile rumgesprochen, und der Geschwaderkoch Runkel ist schon am Tortenmachen. Ich sehe in strahlende Gesichter, meine Gruppe ist angetreten. Ich komme mir wie neugeboren vor; es ist mir, als hätte sich ein Wunder vollzogen; ich bin dem Leben wiedergeschenkt, das Wiedersehen mit den Kameraden ist der schönste Preis für den schwersten Wettlauf meines Lebens.
Trauer um Hentschel, den überragenden Bordschützen mit 1200 Feindflügen. Abends sitzen wir lange ums Feuer zusammen, es macht alles einen gewissen feierlichen Eindruck ...«
Zwei Tage später steht Rudel wieder im Einsatz, wird dann zweimal nacheinander erstmals im OKW-Bericht namentlich hervorgehoben. »27. März 1944: Major Rudel, Gruppenkommandeur in einem Schlachtgeschwader, vernichtete im Süden der Ostfront an einem Tage (26. März) 17 feindliche Panzer.« – »28. März 1944: ... zwischen Dnjestr und Pruh griffen starke deutsche Schlachtfliegergeschwader in die Kämpfe ein ... Dabei vernichtete Major Rudel wiederum neun feindliche Panzer. Er hat damit in

Rudels Fluchtweg, von ihm selbst skizziert

mehr als 1800 Einsätzen allein 202 feindliche Panzer vernichtet ...« Am 29. März 1944 wird Rudel als 10. Soldat des Millionenheeres mit den Brillanten ausgezeichnet. Dazu erhält er vom Oberbefehlshaber der Luftwaffe das Flugzeugführerabzeichen in Gold mit Brillanten und als einziger Flieger des Zweiten Weltkrieges die Frontflugspange in Gold mit Brillanten. Nach dem Tod von Hentschel fliegt Rudel mit Dr. Ernst Gadermann, dem Truppenarzt der III. Gruppe, als neuen Bordschützen. Gadermann wurde auf ausdrücklichen Wunsch von Rudel vom Sanitätsdienst abgestellt und für den

Einsatz freigegeben. Am 1. Juni 1944 erhöht Rudel bei Jassy die Zahl seiner Feindflüge auf die unfaßbare Höhe von 2000. Um die gleiche Zeit erlebt er seinen schwersten Luftkampf. »Dreißigmal fiel ich im Krieg runter, nur stets durch Erdabwehr, nie durch Jäger.« Und nun dieser Kampf:
»Nicht nur im Raum nördlich Jassy geht es hart zu in der Luft, sondern auch an den östlichen Brückenköpfen am Dnjestr. An einem Spätnachmittag fliege ich mit nur drei Maschinen noch einmal in die Dnjestr-Schleife zwischen Koschnitza und Grigoriopol, wo T 34 in größerer Zahl eingebrochen sind. Es begleiten mich mit Bombenmaschinen Leutnant Fickel und ein Oberfeldwebel. Eigener Jagdschutz soll im Raum anwesend sein. Wir nähern uns der Flußschleife, und ich sehe schon Jäger im Tiefflug im Zielgebiet. Als Optimist denke ich sofort an eigene. Ich fliege in den Angriffsraum und suche Panzer, als ich erkenne, daß es nicht mein Jagdschutz ist, sondern alles Iwans sind. Dummerweise sind wir schon verteilt, um einzelne Ziele zu suchen; die anderen beiden schließen nicht auf mich auf und sind nicht so schnell auf der erforderlichen Position hinter mir. Dazu haben wir noch das Pech, an einige Burschen geraten zu sein, die etwas können; das ist nicht allzu häufig. Die Maschine des Oberfeldwebels brennt sofort, eine Fackel fliegt nach Westen. Leutnant Fickel schreit, daß er auch Treffer hat und abfliegt. Genau hinter mir sitzt ein ausgezeichneter Lag-5-Pilot und einige andere mit etwas größerem Abstand. Die Lag bleibt genau hinter mir, was immer ich auch mache; er hat die Klappen etwas herausgedreht, um langsam fliegen zu können. Ich fliege in tiefen Mulden, um ihn zu zwingen, ebenfalls soweit runterzukommen, damit er durch die Gefahr der Bodenberührung beeinflußt, schlecht schießt. Aber er bleibt überhöht, und die Leuchtspur geht dicht an meiner Kabine vorbei. Mein Bordschütze Gadermann schreit erregt, daß er uns abschießen werde. In einem etwas weiteren Geländeausschnitt südwestlich der Flußschleife kurve ich nun auf der Stelle, die Lag hinterher; er bleibt dran. Gadermann hat hinten Ladehemmung. Die Leuchtspur geht dicht unter meiner linken Fläche durch. Gadermann schreit: ›Enger.‹ Ich zurück: ›Geht nicht, ich habe den Knüppel am Bauch.‹ Mir ist es schon langsam ein Rätsel, wie der Bursche hinter mir mit seinem Jagdflugzeug mitkurven kann. Mir läuft wieder mal der Schweiß von der Stirn. Ich ziehe, ziehe, unter der Fläche durch fliegt nach wie vor die Leuchtspur. Wenn ich mich umdrehe, sehe ich in das angespannte Gesicht des Iwan. Die anderen Lags haben sich abgesetzt und warten anscheinend auf den Abschußerfolg ihres Kollegen. Diese Art Fliegerei ist nichts mehr für sie, engste Steilkurven zwischen 10 und 15 Metern Höhe. Am Rand der Böschung stehen plötzlich deutsche Soldaten; sie winken wie toll, haben scheinbar die Situation gar nicht erfaßt. Nun ein lautes Geschrei von Gadermann: ›Die Lag ist unten!‹ Hat Gadermann sie abgeschossen mit dem hinteren Maschinengewehr, oder ist sie runtergefallen, weil ihr die Strömung bei diesen engsten Kurven abriß? Mir soll es gleich sein. Im Kopfhörer höre ich großes Geschrei

der Russen, wirr durcheinander; sie haben es beobachtet, und es scheint etwas Besonderes zu sein. Leutnant Fickel sehe ich nicht mehr und fliege allein zurück. Da steht auf einem Feld eine brennende Ju 87; es ist die Besatzung des Oberfeldwebels. Sie stehen beide heil unten, deutsche Soldaten gehen auf sie zu. Also die kommen morgen wieder! Kurz vor der Landung treffe ich noch Leutnant Fickel; Grund zum Geburtstagfeiern wäre heute reichlich vorhanden, meinen Fickel und Gadermann. Sie halten sich auch dran. Am nächsten Morgen ruft mich der Fliegerleitoffizier aus diesem Abschnitt an und erzählt mir, mit welchem Bangen sie gestern dem Treffen zugesehen hätten; er gratuliert herzlich im Namen seiner Division. Der abgehörte Funkverkehr von gestern abend hat ergeben, daß es ein ganz bekannter sowjetischer Jagdflieger gewesen ist, der mehrfach ›Held der Sowjet-Union‹ war. Geflogen ist er gut, das muß ich ihm lassen.«
Am 1. August 1944 wird Rudel Kommodore des Schlachtgeschwaders 2 »Immelmann«, das Geschwader, in dem er als Flugzeugführer begann, und das er nun bis Ende des Krieges führte. Am 6. August hieß es im OKW-Bericht: »... Zwischen Weichsel und Memel ... 27 weitere Panzer wurden durch Schlachtflieger vernichtet. Hiervon schoß Major Rudel allein 11 Panzer ab, und erzielte damit seinen 300. Panzerabschuß durch Bordwaffen.« Die Schlachtflieger waren jetzt mehr denn je die Feuerwehr an der gesamten Ostfront. Wo es brannte, wurden sie eingesetzt, verlegten laufend vom Schwarzen Meer bis nach Kurland und dann wieder bis Rumänien. Rudel flog in Ostpreußen und im Kessel von Kurland. Dort schoß er seinen 320. Panzer ab, wurde selbst aber am 19. August bei Ergli von Flak abgeschossen, wieder einmal verwundet und konnte gerade noch die deutschen Linien erreichen. Am 1. September 1944 Oberstleutnant, verlegte er wieder nach Rumänien und Ungarn, flog abwechselnd seine alte geliebte Ju 87, die Maschine »mit den beiden Stangen unter den Tragflächen« – wie die Russen sagten, die 100 000 Rubel auf seinen Kopf gesetzt hatten – und dann wieder die schnelle FW 190, wurde abgeschossen, mußte notlanden, schoß Panzer um Panzer ab, »bei solchen sich überstürzenden Ereignissen werden wir schnell Mädchen für alles, wir sind Stukas, Schlachtflieger, Kampfflieger, Aufklärer«. Gadermann berichtet von diesen Wochen: »Sechsmal landeten wir in dieser Zeit unsanft auf dem Boden, mehrfach bei Tiefangriffen abgeschossen und irgendwie, z. B. mit brennender Maschine, immer noch glücklich davongekommen. Dabei war wohl auch unvorstellbares Glück im Spiel. Rudel wurde allerdings im Raume Budapest im Herbst 1944 durch einen Oberschenkeldurchschuß einmal schwerer verletzt, brachte die Maschine aber noch auf den nächsten Flugplatz und flog nach kurzer Zeit wieder, mit noch nicht verheilter Wunde.« Am 17. November verwundet, flog Rudel nunmehr mit Gipsverband. Am 22. Dezember 1944 fliegt Rudel seinen 2400. Einsatz, einen Tag später vernichtet er den 463. Panzer.

Zum Jahreswechsel 1944/45 wurde Rudel nach Berlin gerufen. Am Neujahrstag 1945 nahm Rudel im Hauptquartier im Raume von Nauheim in Anwesenheit der höchsten Führungsstellen als einziger Soldat der deutschen Wehrmacht die höchste deutsche Auszeichnung entgegen: das Goldene Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Mit knapp 28 Jahren stieg er zum Oberst auf. Am 16. Januar erhält er als einziger Ausländer die höchste Auszeichnung Ungarns, die Goldene Tapferkeitsmedaille, die nur siebenmal verliehen wurde.
Bei allen Auszeichnungen, bei allen Erfolgen, blieb Rudel aber wie jeder andere Soldat im Einsatz ein Mensch mit Nerven, mit Gefühlen, mit Angst. Als junge Besatzungen einmal bei starker Erdabwehr nicht dicht genug aufschlossen, schrie Rudel ins Kehlkopfmikrofon: »Fliegen Sie weiter, schließen Sie auf, wir haben *auch* Angst!« und nach manchem Einsatz stellte er fest: »Mir läuft wieder einmal der Schweiß von der Stirn«, oder »Nach so einem Einsatz ist man innerlich müde, gejagt, gehetzt, aber es nützt nichts. Neue Maschine her!«
Viele Aufgaben wurden Rudel in den letzten turbulenten Wochen des Zweiten Weltkrieges angeboten. Er lehnte immer ab, er flog über seiner schlesischen Heimat bis zum letzten Tag. Am 9. Februar erfuhr Rudel, daß die Sowjets nördlich von Frankfurt an der Oder bei Lebus eine Brücke gebaut und mit Panzern schon auf das Westufer gefahren sind. In vier Einsätzen schießt Rudel 12 Panzer ab, nach mehreren Anflügen gegen stärkste Flakabwehr brennt der 13. Gadermann berichtet: »Am 9. Februar 1945 wurden wir, als wir mit dem letzten Schuß in den Rohren einen KW 85 nördlich von Lebus in heftigem Beschuß durch leichte Flak angriffen, im Tiefflug getroffen. Rudels rechter Unterschenkel war zerschmettert, die Maschine brannte, doch brachte er sie unter Aufbietung letzter Energien zwischen den ersten deutschen Stellungen so zu Boden, daß ich ihn aus der Kabine der brennenden Maschine herausziehen konnte, bevor wir von deutschen Soldaten der vordersten Linien geborgen wurden. Rudel wurde auf dem nächsten Hauptverbandsplatz amputiert, und wir landeten im Bunkerlazarett am Zoo in Berlin.« Dort trennten sich die Wege dieser erfolgreichen Besatzung. Dr. Gadermann, der das Ritterkreuz am 19. August 1944 erhalten hatte, erlebte noch abenteuerliche Situationen an der Ostfront auf deutschem Boden und geriet als 31jähriger Oberstabsarzt der Reserve am Ende in amerikanische Gefangenschaft, aus der er entfloh.
Am 10. Februar hieß es im OKW-Bericht: »Oberst Rudel schoß in den letzten Tagen elf sowjetische Panzer ab (die Zahl muß ein Irrtum gewesen sein) und erhöhte damit seine Abschußerfolge auf 516 Panzer.« Rudel war sehr bald mit noch nicht abgeheiltem Beinstumpf aus dem Lazarett entwichen und flog in den letzten Kriegswochen noch mit Prothese. Am 8. Mai 1945 startete er nach der Kapitulation aus Böhmen und landete in Kitzingen am Main bei den

Amerikanern – nach 6000 Flugstunden, nach 2530 Feindflügen, mit den letzten Männern seines Geschwaders. Rudel vernichtete 519 sowjetische Panzer, versenkte das Schlachtschiff »Marat«, einen Kreuzer und einen Zerstörer, 70 Landungsboote, zerstörte über 800 Fahrzeuge aller Art, mehr als 150 Artillerie- und Flakstellungen, vier Panzerzüge, zahlreiche Brücken und Bahnlinien. In der Abwehr erzielte er neun bestätigte Luftsiege, wurde selbst über dreißigmal durch Erdwaffen abgeschossen, fünfmal verwundet und rettete mehrfach notgelandete Besatzungen hinter den feindlichen Linien.
In der Gefangenschaft folgten Verhöre in England und Frankreich. Dann kam er wieder nach Deutschland. Im April 1946 wurde er aus dem Lazarett in Fürth entlassen. In Coesfeld in Westfalen gründete er ein Fuhrunternehmen. 1948 wanderte er nach Argentinien aus, arbeitete dort einige Jahre in den Staatlichen Flugzeugwerken von Cordoba, ehe er wieder nach Deutschland und Österreich zurückkehrte. Trotz seiner schweren Verwundung widmete er sich wieder seiner zweiten Liebe: dem Sport. Mit Unterschenkelprothese gelangen ihm Erstbesteigungen, am 31. Dezember 1951 des 7020 m hohen Aconcagua und am 31. März 1953 des 6920 m hohen Llullay-Yacu, des höchsten Vulkans der Erde, beide Berge in den argentinischen Anden. Er brachte einzigartige Aufnahmen mit. Darüber hinaus siegte er bei argentinischen und südamerikanischen Skimeisterschaften, ebenso bei den Deutschen Versehrtenmeisterschaften. Der Mann, der nur für den Sport lebte, erlitt am 26. April 1970 beim Skitraining einen Schlaganfall, den er durch die Kunst der Ärzte, vor allem durch seinen unbändigen Lebenswillen, größtenteils überwand. Seine Kriegserlebnisse schilderte Rudel in seinem Buch »Trotzdem«. Im Juni-Heft 1972 heißt es im Jäger-Blatt, dem offiziellen Organ der Gemeinschaft der Jagdflieger: »Rudels 2530 Feindflüge allein genügen wohl, um ihm einen ersten Platz unter den großen Piloten aller Zeiten einzuräumen. Die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung des Zweiten Weltkrieges steht für eine einsame Zahl von Leistungen der Superlative.« Dem ist nichts hinzuzufügen.

ALFRED DRUSCHEL

Druschel, Alfred, geboren am 4. Februar 1917 in Bindsachsen in Oberhessen, ein begnadeter Flieger, gehörte zu den ersten Flugzeugführern bei der Aufstellung der Schlachtfliegerstaffeln 1938 und wurde in einem jahrelangen und ununterbrochenen Fronteinsatz an allen Brennpunkten des Krieges der bekannteste Kämpfer der Schlachtfliegerei – um so tragischer sein Tod bei dem Verzweiflungseinsatz am 1. Januar 1945 in der Ardennenoffensive. Druschel wollte als Inspizient bei diesem schwierigen Einsatz noch einmal an der Spitze seiner Schlachtflieger fliegen – und kehrte nicht mehr zurück . . .
Druschel trat 1936 in die Luftwaffe ein, wurde 1938 Leutnant und Beobachter

in einem Kampfgeschwader, dann kurze Zeit Ordonnanzoffizier im Stab einer Luftflotte. Mit der Versetzung zu den Schlachtfliegern ging sein größter Wunsch in Erfüllung. Von der Aufstellung bis zur Auflösung gehörte er der II. (Schlacht)/LG 2 an, der ersten Schlachtfliegergruppe der deutschen Luftwaffe. Mit ihr flog er über Polen bis zu zehn Einsätzen am Tage, erhielt am 27. September 1939 das EK II. Das EK I trug er am 21. Mai 1940 nach dem berühmten Angriff der II. (Schlacht)/LG 2 gegen französische Panzerkräfte, die nördlich von Cambrai die Flanke des deutschen Vorstoßes zum Kanal bedrohten. In rollenden Einsätzen wurde der Durchbruchsversuch von den Schlachtfliegern vereitelt. Bis zum Meer flog die Gruppe vor der Panzerspitze, stürzte in den Kessel von Dünkirchen, bereitete den Weg über die Somme vor und den Vorstoß in den Süden von Frankreich. In der Schlacht um England griff sie mit ihren offenen Hs 123 Flugplätze in Südengland und Ziele um London an. Im April 1941 kämpfte sie zur Untersützung des Heeres in den Schluchten des Balkans und den Pässen von Griechenland. Im Osten galt der Einsatz der II. (Schlacht)/LG 2 im Mittelabschnitt dem Durchbruch der 9. Armee und der Panzergruppe 3 durch die Grenzbefestigung von Sulwalki und dem Vorstoß der Panzergruppe auf Smolensk. Im August flogen die Hs 123-Männer im Nordabschnitt, vor allem in den Kämpfen südlich des Ilmensees. Druschel erzielte sowohl als Einzelkämpfer wie als Staffelkapitän große Erfolge, war mit jedem Einsatz ein getreuer Helfer der Erdtruppe, schoß dabei bereits in den ersten Wochen zur eigenen Abwehr mit seiner Hs 123 sieben feindliche Flugzeuge ab. Südlich Grodno wurde durch seine Staffel ein aus der Flanke angesetzter feindlicher Panzerangriff erkannt und im Keime erstickt. Als Oberleutnant und Staffelkapitän wurde er am 21. August 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Immer im Brennpunkt des Geschehens, verlegte die Gruppe im September wieder in den Mittelabschnitt, diesmal zum Vorstoß auf Kalinin. Tagelang verteidigte sie dabei den eigenen weit vorgeschobenen Platz gegen ununterbrochene sowjetische Panzer- und Infanterieangriffe. Bei schlechtestem Wetter, oft nur in 50 m Höhe fliegend, brachte sie den Angriff am Platzrand zum Stehen. Druschel, ein glänzender Flieger, beherrschte die Hs 123 in jeder Situation, im Luftkampf, wie im atemberaubenden Tiefangriff über Bäume und Hecken hinweg. Er war aber auch ein hervorragender Beobachter, der neben seiner eigentlichen Tätigkeit sicherste Aufklärungsergebnisse von seinen Einsätzen mit nach Hause brachte – und wenn es die Stunde ermöglichte, der Vergnügteste in der Runde. Druschel kämpfte gegen Bereitstellungen und Panzeransammlungen in den Wäldern und Steppen der unendlichen Weite des Ostens, im Tiefstflug gegen feindliche Grabensysteme dicht hinter der Front. Als schönstes Zeichen ihrer kameradschaftlichen Verbundenheit mit der Infanterie trug die Gruppe als taktisches Zeichen auf dem Rumpf ihrer Hs 123 das Infanterie-Sturmabzeichen. Sie hatten es wirklich verdient.

Als im Januar 1942 das Schlachtgeschwader 1 aufgestellt wurde, übernahm Druschel noch als Oberleutnant am 13. Januar 1942 die II. (Schlacht)/LG 2 nunmehr als I./Schlachtgeschwader 1 als Kommandeur. Wenige Wochen später, an seinem Geburtstag am 4. Februar 1942, kehrte Druschel von seinem 600. Feindflug zurück. Oft genug war er mit seiner Gruppe der einzige Helfer der verzweifelt kämpfenden Infanterie. Auf schneeverwehten Plätzen, mit schwer anspringenden Motoren, bei bitterer Kälte, die im Fahrtwind beißend wurde, starteten sie immer wieder mit ihren offenen Maschinen. Es war eine harte Zeit für die Schlachtflieger mit der Hs 123.

Beim erneuten Vormarsch im Sommer 1942 flog das Geschwader im Südabschnitt um Kertsch, im Kampf um Sewastopol, im Kaukasus. Am 3. September 1942 wurde dem jungen Gruppenkommandeur, nunmehr Hauptmann, als zweitem Schlachtflieger, als 118. Soldaten der Wehrmacht, das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Druschel und seine drei Staffelkapitäne Georg Dörffel, Josef Menapace und Heinz Frank hatten um diese Zeit über 2500 Feindflüge hinter sich. (Siehe Bild Seite 107.) Noch kein halbes Jahr später trug Hauptmann Druschel, am 29. Februar 1943, als erster Schlachtflieger (und als 24. Soldat der Wehrmacht) die Schwerter zum Eichenlaub für seinen ununterbrochenen Einsatz. Im Januar hatte er seinen 800. Einsatz geflogen.

Als das Geschwader im Sommer 1943 auf die schnellere und stärkere FW 190 umgerüstet hatte, wurde Major Druschel, eben 26 Jahre alt, am 11. Juni 1943 Kommodore und führte das Geschwader bis zur Auflösung am 18. Oktober 1943, nunmehr Oberstleutnant.

Um Druschels große Erfahrungen als Schlachtflieger allgemein auszuwerten, holte ihn General der Schlachtflieger Hitschhold als Inspezienten der Tagschlacht in seinen Stab. Mit 27 Jahren wurde Druschel einer der jüngsten Obersten der deutschen Wehrmacht. Er war ständig bei den Geschwadern, half, wo er nur konnte, blieb der bescheidene Mensch, der er immer war. Und wieder wollte er bei seinen Schlachtfliegern sein, als in den letzten Dezembertagen 1944 die Ardennenoffensive vorbereitet wurde. Oberst Druschel übernahm am 28. Dezember 1944 das Schlachtgeschwader 4. Bei schlechtestem Wetter flog der Kommodore in niedrigster Höhe an der Spitze des Geschwaders in den frühen Morgenstunden des Neujahrstages 1945 gegen alliierte Flugplätze in Richtung Brüssel. Im stärksten Abwehrfeuer der leichten Flak scherte er plötzlich nach links aus, ob zum Angriff oder zur Abwehr – niemand weiß es. Seine FW 190 wurde nicht mehr gesichtet. Oberst Alfred Druschel kehrte nach über 1000 Einsätzen vom Feindflug nicht zurück . . .

ALWIN BOERST

Als Jahrgang 1910 gehörte Alwin Boerst zu den ältesten Flugzeugführern der Sturzkampfwaffe. Um so erstaunlicher, daß er bei seinem Fliegertod als 34jähriger mit 1060 Feindflügen nach Rudel die meisten Einsätze aller Flugzeugführer des Zweiten Weltkrieges hatte.

Alwin Boerst, am 20. Oktober 1910 in Osterode im Harz als jüngster von neun Söhnen eines Hegemeisters geboren, war bereits in seiner Schulzeit ein begeisterter Segelflieger, baute einen Schulgleiter, flog im Sommer 1933 an der Weper seine A- und B-Prüfung. Während seiner Studienzeit war er Teilnehmer an den Rhön-Segelflug-Wettbewerben auf der Wasserkuppe. Boerst studierte nach dem Abitur aus seiner Begeisterung zur Fliegerei in Göttingen neben Mathematik und Physik auch Flugwissenschaft.

Am 4. April 1934 wurde Boerst in der 2. Kompanie der Kraftfahrabteilung 6 Soldat und schied am 12. Oktober 1935 als Unteroffizier d. R. aus. 1937 trat er als Unteroffizier in die Luftwaffe ein, kam zur 7./KG 157 »Boelcke« in Delmenhorst und wurde nach seiner weiteren fliegerischen Ausbildung 1938 als Oberfähnrich in die 3. Staffel der I./St.G. 163, der späteren I./St.G. 2 nach Breslau-Schöngarten zu Oberleutnant Plewig versetzt, dort am 1. September 1938 zum Leutnant befördert. Seine Neigung zu allen mathematischen Fragen blieb auch während der Militärzeit. Boerst flog von 1938 bis 1944 immer in der gleichen Gruppe, begann dort als Flugzeugführer und war am Ende Kommandeur dieses berühmten Stukaverbandes. Daher ist seine soldatische Laufbahn mit dem Einsatz der gesamten Gruppe von Polen über den Westen, vom Balkan bis Kreta und dem jahrelangen Kampf an allen Frontabschnitten im Osten verbunden, wobei er sich sehr bald als hervorragender Flieger auszeichnete. Noch im Juli 1939 wurde Ernst Filius sein Bordfunker, und beide bildeten über fünf Jahre eine verschworene Gemeinschaft in ihrer Ju 87. Schon über Polen gehörte Boerst mit 39 Einsätzen zu den erfolgreichsten Flugzeugführern seiner Gruppe und wurde am 27. September 1939 mit dem EK II ausgezeichnet. Im Westen führte am 10. Mai 1940 sein erster Einsatz im Sturzflug auf das Fort Eben Emael und dann gegen die Brücke von Alost. Nach dem Frankreich-Feldzug hatte Boerst bereits 113 Feindflüge und trug seit dem 9. Juni 1940 das EK I. In der Schlacht um England wurde Boerst im August 1940 Oberleutnant.

Während die Gruppe in Frankreich lag, fand Boerst eines Tages einen verlassenen, völlig abgemagerten Cockerspaniel, pflegte ihn gesund und behielt ihn bei sich, wie überhaupt seine Tierliebe immer wieder hervorgehoben wurde – fraglos ein Erbe vom Vater als Hegemeister.

Über dem Balkan flog Boerst im April 1941 22 Einsätze gegen Stellungen am Rupelpaß und am Berg Popoblimitza, gegen Larissa, gegen Schiffe bei Patras und im Hafen von Piräus. Und die gleiche Anzahl von Feindflüge führte er

vom Peloponnes aus gegen Kreta durch. Dabei gelang es Boerst, aus einem britischen Flottenverband einen Zerstörer zu versenken und einen weiteren schwer zu beschädigen. Noch vor dem Krieg im Osten wurde Oberleutnant Boerst Staffelkapitän der 3./St.G. 2 »Immelmann«. Im Ostfeldzug trug er u. a. durch Zerstörung einer Dnjepr-Brücke entscheidend dazu bei, den Durchbruch feindlicher Kräfte aus dem Kessel bei Smolensk zu verhindern.

Schon am 28. Juni 1941 flog Boerst bei Razki seinen 200. Einsatz, am 21. Juli gegen Batteriestellungen nördlich Jassnowa seinen 250., und am 2. September 1941 vernichtete er bei seinem 300. Feindflug eine Brücke über die Newa bei Tyrkowo. Immer wieder zeichnete er sich bei der Unterstützung von Panzerverbänden aus, vernichtete in den ersten Monaten des Ostfeldzuges 79 Kraftfahrzeuge, 6 Panzer, mehrere Batterien und Einzelgeschütze, sowie einen Transportzug. Nach über 300 Feindflügen wurde Boerst am 5. Oktober 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Je länger der Krieg sich im Osten hinzog, je härter der Einsatz wurde, desto mehr zeigte sich Boerst als guter Kamerad, stets hilfsbereit. Boerst hatte einen ausgeprägten Gerechtigkeitssinn, setzte sich gegen jedermann, gegen jeden Vorgesetzten für seine Kameraden ein, wenn er überzeugt war, daß sie im Recht waren. Dabei geriet er, wie einst Michael Kohlhaas, in Eifer und erregte sich sehr, wenn er sein Ziel nicht erreichte. Kein Wunder, daß er sich über manche Anordnung, über manchen Vorgesetzten furchtbar ärgern konnte. Gar mancher Name war für ihn ein »rotes Tuch«, das ihn jederzeit zu reizen vermochte. Und wenn die Wellen zu hoch schlugen, dann mußte sich Boerst von seinen Kameraden gar manches Mal seinen »norddeutschen Dickschädel« vorwerfen lassen. Wie es aber auch gewesen sein mag, eine dicke Zigarre versöhnte und beruhigte ihn dann immer wieder. Sie ging ihm fast nie aus.

Boerst war ein begeisterter Flieger, ehrgeizig im Einsatz. Er galt als Spezialist in der Abwehr feindlicher Jäger. Mit mehreren Ratas hat er mehr als einmal allein herumgekurbelt. Boerst flog am Wolchow, bei Demjansk und Cholm, bei Dno waren es am 7. April 1942 bereits 400 Feindflüge, am 11. Mai 475. Nach der Auffrischung der Gruppe in Graz begleitete Boerst mit seiner Staffel in der Sommeroffensive 1942 aus dem Raume Kursk den Vormarsch in Richtung Woronesch, Rostow und Stalingrad. Am 10. August 1942 lag Boerst mit Rudel an der Spitze aller Flieger, als er gegen Stellungen im Donbogen seinen 600. Einsatz startete. Zu diesem Zeitpunkt des Krieges war es die Absicht der Führung, die erfolgreichsten Flugzeugführer mit ihren Erfahrungen aus dem Fronteinsatz zu nehmen und in der Nachwuchsschulung einzusetzen. Dazu kam, daß Hauptmann Zemsky, Kommandeur der II./St.G. 1, am 28. August 1942 nach über 600 Einsätzen zwischen Don und Wolga abgeschossen worden war. So wurden dann Anfang September 1942 Boerst und sein Freund Lang, Kapitän der 1. Staffel, nach über 600 Einsätzen in die Heimat geschickt. Boerst mußte schweren Herzens seine Staffel

abgeben. Nach 624 Feindflügen wurde ihm am 28. November 1942 als 149. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Wenige Tage später, am 1. Dezember 1942, erfolgte seine Beförderung zum Hauptmann. Die Kriegslage aber zwang die Führung zum Einsatz der besten Kräfte. Im Frühjahr 1943 war Boerst wieder an der Front, im gleichen Geschwader, kämpfte um Kertsch und flog am 16. Mai gegen gut getarnte Stellungen im Wald bei Bagerowo seinen 700. Einsatz. Dann flog die Gruppe wie fast die gesamte Stukawaffe Anfang Juli im Kampf um Orel im Unternehmen »Zitadelle«. Boerst startete am 25. Juli 1943 von Orel-West gegen Panzer nördlich von Satanovo seinen 800. Feindflug und nur einen Monat später, am 28. August, von Stalino aus gegen Panzer nördlich Pederowka zum 900. Male. Anfang Oktober geriet Boerst wieder einmal in starkes Flakfeuer, mit einer Beinverwundung lag er für kurze Zeit im Lazarett von Bukarest. Kaum genesen wurde Boerst als Nachfolger von Hauptmann Dilley Kommandeur der I. Gruppe. Sein Ehrgeiz war es, einen Verband so zu führen, daß die Verluste die niedrigmöglichsten blieben. Für ihn war Fliegen kein Handwerk, sondern eine Angelegenheit des Charakters. Boerst blieb ununterbrochen an der Spitze seiner Gruppe im Einsatz. Mit dem traditionellen Glücksschwein begrüßte ihn sein Wart am 29. Januar 1944 in Uman nach der Rückkehr vom 1000. Feindflug, vom Einsatz gegen Panzer bei Jablonowka. Wieder verlegte die Gruppe, stets im Brennpunkt des immer härter werdenden Abwehrkampfes. Rarichowka sollte Boersts letzter Feldflugplatz werden. Von dort flog Boerst hart an der rumänisch-russischen Grenze seinen 1039. bis 1060. Einsatz. Wieder waren Panzer durchgebrochen und bedrohten die so wichtige Bahnlinie bei Jassy. Am 30. April 1944 startete er mit der Ju 87-G 1 mit den beiden 3,7-cm-Kanonen zur Panzerjagd. Es soll Boersts erster Feindflug mit der Kanonenmaschine gewesen sein. Bei dem Dorf Parliti, nordöstlich Jassy, stürzte er auf die ersten Panzer dicht an der Bahnlinie, wie immer gegen stärkstes Abwehrfeuer. Diesmal traf die Flak. Die Ju brannte, war nicht mehr steuerfähig. Bordfunker Oberfeldwebel Filius konnte noch aussteigen, blieb aber mit dem Fallschirm am Leitwerk hängen. Der Panzervorstoß war noch einmal aufgehalten worden. Der Kommandeur und sein Bordfunker wurden gemeinsam beigesetzt. Boersts ständiger Einsatz, sein fliegerisches Können, seine Erfolge im Kampf für die Erdtruppen wurden noch einmal gewürdigt, als dem Kommandeur der I./St.G. 2 »Immelmann« am 6. April 1944 posthum die Schwerter zum Eichenlaub verliehen wurden. Seinem Bordfunker Filius wurde posthum am 19. Mai 1944 das Ritterkreuz zuerkannt, eine Besatzung mit über 1000 Einsätzen militärisch geehrt.

DR. ERNST KUPFER

Der erste General der Schlachtflieger wurde Oberstleutnant Dr. Ernst Kupfer, Kommodore des Stukageschwaders 2 »Immelmann«. Kupfer gehörte zu den härtesten Kämpfern der deutschen Luftwaffe. Präside seiner Verbindung, Dr. der Jurisprudenz, Rittmeister eines stolzen Reiterregiments, Sturzkampfflieger, Flugzeugführer im Einsatz, General seiner Waffengattung – das vielseitige Leben eines Mannes, der seiner Umgebung, wo immer er auch lebte, seiner Schwadron, seinem Geschwader, seiner Waffengattung das Gepräge gab. Ein Mann, der die kämpferische Gemeinschaft suchte, dessen Schicksal sich mit 36 Jahren erfüllte. Wo immer auch Kupfer im Einsatz stand, er blieb Reiter, im Herzen und der Gesinnung nach, auch wenn er am Knüppel der Ju 87 saß. Jeder Flug war ein Ritt gegen den Feind, jeder Sturz eine Attacke, jeder noch so ungestüme Angriff ein Zügeln der Kräfte, jede Heimkehr ein frohes Fest. Im kühnen Ritt stieg Dr. Kupfer in drei Jahren vom Kettenhund zum Kommodore auf, in drei Jahren vom Flugzeugführer zum General seiner Waffengattung – ein imponierendes Leben! Ein Reiter eroberte sich die Luft!
»Vorne sein« oder wie Bismarck sagte: »Wo ich bin, ist oben!« war Kupfers Devise von frühester Jugend an. In der Schülerverbindung seiner Coburger Heimat war er Präside, führte die Schule »Wilhelm Tell« auf, wer spielte Wilhelm Tell – Ernst Kupfer, während des Studiums in Heidelberg wählten ihn seine Freunde schon nach ganz kurzer Zeit zum Sprecher der Alemannia.
Ernst Kupfer, am 2. Juli 1907 als Sohn eines Versicherungs-Generalagenten in Coburg geboren, besuchte das Ernestinum seiner Heimatstadt, wuchs zu Beginn der zwanziger Jahre in die nationale Zeit hinein, schied aus irgendeinem Grund freiwillig vorzeitig aus der Schule aus, ging in die Banklehre, wurde arbeitslos, kehrte zur Schule zurück und baute trotz der Unterbrechung mit seinen Jahrgangskameraden 1925 das Abitur. Fünf Semester studierte er von 1926 bis 1928 in Heidelberg Rechtswissenschaft. Am 1. Oktober 1928 wurde er bei der 5. Eskadron des 17. Bayerischen Reiterregiments Soldat. Bei den stolzen Bamberger Reitern, dessen Offiziersstellen gleich einem ungeschriebenen Gesetz fast nur Adeligen vorbehalten blieben, wurde der Bürgersohn am 1. April 1933 Leutnant, am 1. Dezember 1934 Oberleutnant. Wie in der Schule, wie im Studium, stand auch hier Ernst Kupfer, ein Hüne von Gestalt, fast zwei Meter groß, bald im Mittelpunkt. Alfred Sachenbacher von Schrottenberg, sein Fähnrichsvater bei den Bamberger Reitern, erinnert sich: »Kupfer war eine überaus dynamische Persönlichkeit mit großem Elan, Geist und Humor. Im Dienste zeichnete sich Kupfer durch körperliche Tüchtigkeit und unermüdliche Passion aus. Seine Sangesfreudigkeit und dichterische Begabung machten ihn oft zum gestaltenden Mittelpunkt von Schwadronfesten.« Er zeichnete sich aus und war doch nicht ausgefüllt. Eines Tages stand der Oberleutnant vor dem Kommandeur seines

Regiments in Bamberg. »Sie wollen also Ihren Doktor machen, Ihr juristisches Studium abschließen?« »Jawohl, Herr Oberst!« »Ihr Gesuch ist von höherer Stelle bewilligt. Sie bauen ihren Doktor, bleiben aber am Standort, tragen weiterhin Uniform, nehmen an größeren Übungen teil. Im Oktober 1937 übernehmen Sie als Chef eine neu aufzustellende Schwadron des Regiments.« – Stille. – »Mensch, Kupfer, was wollen Sie eigentlich mit dem Doktor? Überall standen Sie in vorderster Linie, in der schwarzen Reichswehr haben Sie gesteckt, sind jetzt aktiver Offizier, warum eigentlich noch das Jus?« Oberleutnant Kupfer sah den Vorgesetzten an. »Man kann nicht etwas anfangen«, sagte er, »man muß es auch zu Ende führen.« Am 4. März 1937 war Kupfer Dr. jur., im Herbst Schwadronchef, 1939 Rittmeister.
Was eigentlich veranlaßte Dr. Kupfer nach einer solchen Laufbahn mit dem sicheren Aufstieg in einem berühmten Regiment, nunmehr Flieger zu werden? Was veranlaßte ihn, den stolzesten Titel, den die Wehrmacht im Frieden kannte – Rittmeister – freiwillig aufzugeben? Es war – eine Frau! Für Frauen hatte er immer ein Auge . . . 1934 lernte Kupfer ein Mädchen kennen. Jedes Wochenende kam sie von Dresden im eigenen Sportflugzeug zu Besuch, landete auf dem traditionsreichen Bamberger Flugplatz, auf der Breitenau. Eine attraktive Erscheinung, geschätzt vom jüngsten Leutnant bis zum Kommandeur. Ernst Kupfer war so begeistert, daß er heiratete, war so begeistert, daß er selbst fliegen lernen wollte. In der Kirche ließ er bei der Trauung durch einen Unteroffizier des Trompeterkorps in den Variationen zwischen den Kirchenliedern sehr diskret und doch nicht überhörbar Lieder seiner Jugend einfließen . . . »Ich hab mein Herz in Heidelberg verloren . . .« Das war Ernst Kupfer. Als Schwadronchef wurde ihm am 30. Januar 1939 in einer Feierstunde die Rettungsmedaille am Band verliehen. Auch das war Ernst Kupfer.
Er meldete sich zur Luftwaffe. Während sein Regiment in Polen lag, kam Ernst Kupfer, nunmehr Taktiklehrer an der Kriegsschule, am 30. September 1939 in eine Aufklärer-Fliegerschule. Zum Jahreswechsel wurde er Sturzkampfflieger, das entsprach seinem Wunsch und seinem Temperament. Am 31. August 1940 versetzt zur Ergänzungs-Stukagruppe nach Lippstadt. Am 7. September 1940 meldete sich Hauptmann Ernst Kupfer bei Hauptmann Hitschhold beim Stukageschwader 2 in Frankreich. Der eine Hauptmann war Kommandeur der I. Gruppe, bewährt in vielen Einsätzen, der neu angekommene Hauptmann wurde Kettenhund, bereit zum ersten Feindflug. Vor Jahresfrist noch Rittmeister und Schwadronchef, flog Kupfer jetzt als Hauptmann und unbedeutendster Flugzeugführer in einem Geschwader. Der rechte Kettenhund hatte im Einsatz die vor ihm fliegenden Stukas zu decken. Ein ungewöhnlicher Beginn, aber auch ein Beginn zu einer ungewöhnlichen Laufbahn. Bereits am 1. Oktober 1940 wurde Kupfer Kapitän der 7. Staffel, für ihn war und blieb es die 7. Schwadron, seine Flugzeugführer die »Schwadro-



Oberst Dr. Ernst Kupfer (2. Juli 1907 bis 6. November 1943), erster General der Schlachtflieger, Schwerter posthum am 11. April 1944 (das Bild zeigt ihn als Major und Kommodore nach der Rückkehr vom 600. Feindflug.



Sommer 1943: Sieben vom Geschwader »Immelmann« mit fast 7000 Feindflügen. In der Mitte der damalige Kommodore Eichenlaubträger Oberstleutnant Dr. Kupfer, daneben der Kommandeur der III. Gruppe Eichenlaubträger Hauptmann Hans-Ulrich Rudel, der um diese Zeit als erster schon fast 1500 Einsätze geflogen war.

Dr. Ernst Kupfer mit seinem Bordfunker bei der Rückkehr vom 600. Feindflug . . .



. . . sein Geschwader hat diesen Tag würdig gefeiert.



Kupfer war auch als Flieger eine echte alte Reiternatur. Sein Wahlspruch und das taktische Zeichen seiner Einheit stammte aus seiner Bamberger Zeit vom Reiterregiment 17.



Oberst Alfred Druschel (4. Februar 1917 bis 1. Januar 1945), erster Schwerterträger der Schlachtflieger am 29. Februar 1943.

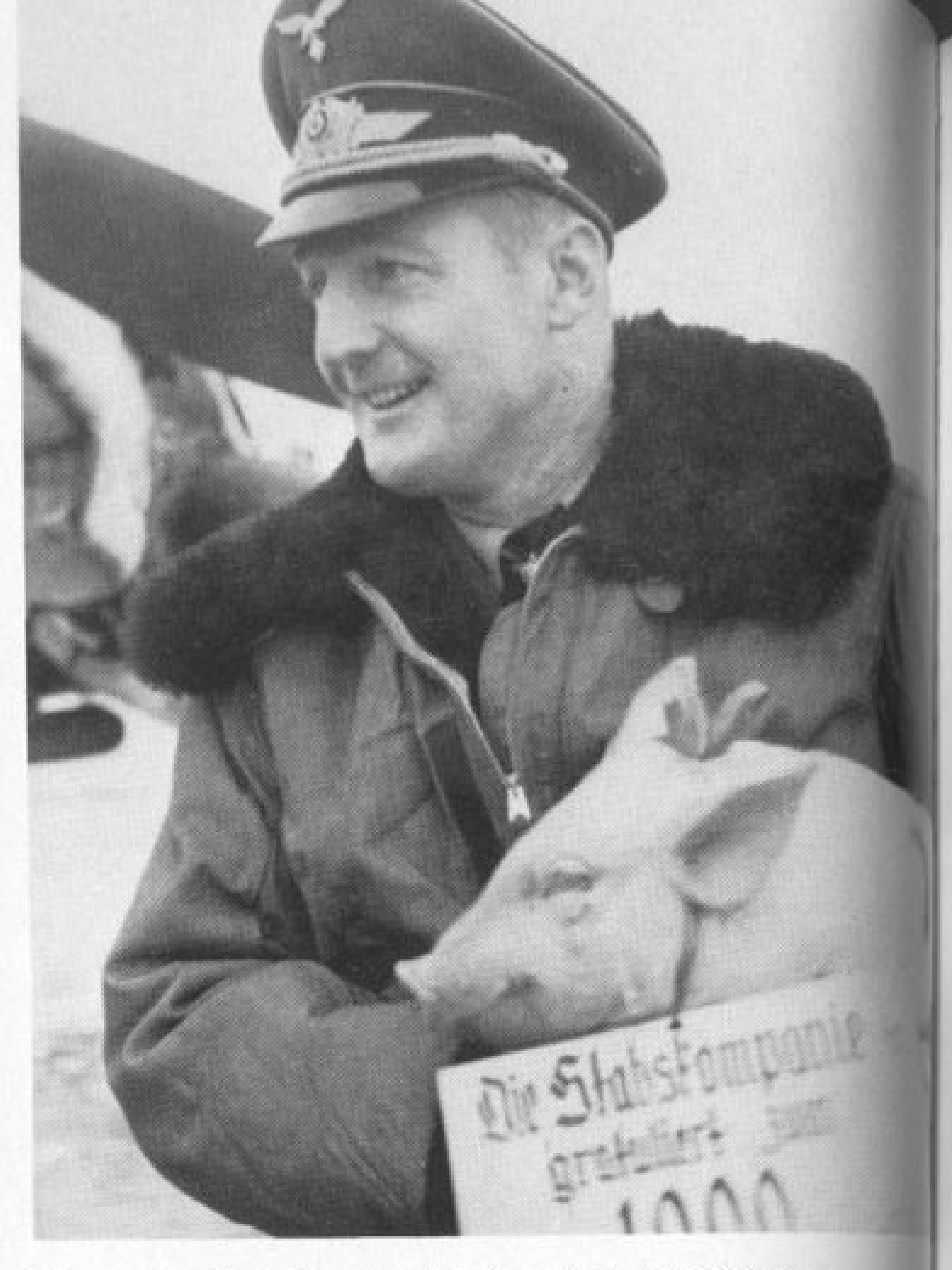


Der Kommandeur und seine Staffelkapitäne in der I./SG 1: v. l.: Georg Dörffel (27. Juli 1914 bis 26. Mai 1944) 231. Eichenlaub am 14. April 1943 – Hauptmann Druschel, hier als Kommandeur und Eichenlaubträger – Josef Menapace (31. Juli 1920 bis 6. Oktober 1943) Ritterkreuz am 20. August 1942 – Heinz Frank (12. Dezember 1914 bis 7. Oktober 1944), 172. Eichenlaub am 8. Januar 1943





Hauptmann Alwin Boerst (20. Oktober 1910 bis 30. April 1944), 1060 Feindflüge, Schwerter posthum am 6. April 1944.



Hauptmann Alwin Boerst nach seinem 1000. Feindflug am 29. Januar 1944. Das Glücksschwein sollte ihm kein Glück bringen. Drei Monate später kehrte Boerst vom Einsatz nicht zurück.

Boerst als Oberleutnant und Staffelkapitän der 3. Staffel im St.G. 2 – die Zigarre ging ihm nie aus – mit Leutnant Egbert Jaekel (16. Oktober 1919 bis 17. Juli 1943), der »Jäger« unter den Ju 87-Fliegern.



neure«. Die Staffel malte als taktisches Zeichen den »Bamberger Reiter«, das Standbild aus dem Bamberger Dom, auf den Rumpf der Junkers Flugzeuge. Im Balkanfeldzug erlebte Kupfer seine erste Bewährung. In der Luftseeschlacht um Kreta versenkte er mit Volltreffer einen britischen Kreuzer. Kupfer erhielt das Deutsche Kreuz in Gold. Vom ersten Tag des Ostfeldzuges an wurden die Stukas zum Wegbereiter. Vom Mittelabschnitt ging es an die Nordfront, gegen schwerste Schiffsartillerie, gegen starke Seestreitkräfte im Hafen von Kronstadt. Dort lag die sowjetische Ostseeflotte, das Rückgrat der Verteidigung im Nordabschnitt, um den Zusammenschluß der deutschen Front mit dem finnischen Heer zu verhindern. Immer wieder stürzte auch die 7. Staffel unter Hauptmann Kupfer in die Flakhölle von Leningrad. Doch über der Reede von Kronstadt wäre Kupfers wilder Ritt fast zu Ende gewesen. Mit Volltreffer versenkte er einen Sowjetkreuzer. Die russische Flak schoß einen einzigen Sperriegel. Durch diese eisenhaltige Luft konnte kein Flugzeug kommen. Ein furchtbarer Schlag riß Kupfers Ju 87 hoch. Die Propellerblätter waren zur Hälfte abgeschossen, ein Treffer in das Seitenleitwerk machte die Ju 87 nahezu manövrierunfähig. Hauptmann Kupfer sah vor sich die Ortschaft Krasnowardeisk. Dort lagen die eigenen Truppen. Die todkranke Maschine gehorchte kaum noch, aber es gelang ihm, sie über die eigenen Linien zu bringen und eine glatte Landung durchzuführen. Sofort zum Flugplatz. Fünf Stunden nach diesem Angriff saß er bereits wieder in einer Ju 87, startete erneut gegen Kronstadt. Unten im Hafen lag das Schlachtschiff »Oktoberrevolution«, eines der größten Schiffe der sowjetischen Flotte, das mit seiner Artillerie weit das Hinterland beherrschte und den deutschen Truppen schwer zu schaffen machte. Auf diesen Giganten stürzte Hauptmann Kupfer. Mit einem Volltreffer beschädigte er das Schlachtschiff schwer. Wieder landete er mit zerfetzter Fläche knapp hinter der deutschen Front. Beim dritten Angriff aber geschah es. Es war Ende September 1941. Beim Anflug auf Kronstadt erhielt seine Ju einen Flakvolltreffer in den Motor. Wieder gelang es Kupfer die eigene Linie zu erreichen, setzte zur Notlandung an, die dritte in wenigen Tagen. Männer vom Heer sahen die todkranke Maschine landen, sich überschlagen, in wirbelndem Sturz über den Boden rasen. Sie eilten herbei, zogen den bewußtlosen Flugzeugführer heraus, glaubten nicht, daß da noch viel zu retten ist. Sofort ins Lazarett. Dreifacher Schädelbasisbruch, eine schwere Gehirnerschütterung, Sehnerv gequetscht, mehrere Knochenbrüche. Hauptmann Kupfer wurde in die Heimat transportiert. Er hatte zu dieser Zeit bereits 260 Feindflüge. Wochenlang lag er, blind und zusammengeflickt. »Ich war keinen Heller mehr wert, und niemand wagte zu ahnen, daß ich jemals wieder kriechen, geschweige denn fliegen könne. Vier Professoren flickten mir in acht Operationen ein Stück Oberschenkel in die Stirn, und meine Nase, die mir abhanden gekommen war, wurde getreulich nach dem alten Muster aus einer Rippe gebastelt. Ein Wunder schenkte mir mein Augenlicht wieder, und

die übrigen Knochen müssen bei einem Reiter von selbst heilen. Nach Monaten machte ich die ersten Gehversuche, unablässig gepeinigt von Kopfschmerzen, zog in die Berge, um neue Kräfte zu lenzen, fuhr vorsichtig Ski und brach mir gleich wieder ein Bein . . .« Noch im Lazarett erhielt Ernst Kupfer am 23. November 1941 das Ritterkreuz und das Goldene Verwundetenabzeichen.
Was niemand für möglich hielt, Kupfer machte das Unmögliche wahr. Nach sechs Monaten zog er wieder an die Front. Am 1. April 1942 Major, übernahm Dr. Kupfer als Kommandeur die II. Gruppe seines alten Geschwaders. 35 Jahre, vernarbt und geflickt, flog Kupfer seiner Gruppe voran. Es wird erzählt, daß er einmal sein altes Regiment, die Bamberger Reiter, herausgehauen haben soll. »Nicht zu übertreffender Mut, Kühnheit, Furchtlosigkeit sind seine hervorstechenden Eigenschaften«, heißt es in einer Beurteilung. Kommandeur, das war eine Aufgabe, die ganz seiner Persönlichkeit entsprach. Selbst wenn Dr. Kupfer ein Dutzend und mehr Einsätze hinter sich hatte, gegen Flak und Ratas über Hecken und durch Nebel geflogen war, gehörte der Abend der Kameradschaft, auch dem fröhlichen Umtrunk. Mochten seine Knochen noch so oft gebrochen gewesen, mochte die Nase geflickt und das Gesicht zerfurcht sein, machten ihm auch die Verwundungen schwer zu schaffen – er startete dennoch erneut zum Einsatz. Ein Kerl wie er hätte auch mit dem Reitergeneral Ziethen in die Schlacht von Torgau ziehen können. Wen nimmt es wunder, daß der »Hohenfriedberger« sein liebster Marsch gewesen ist. »Zäh und eisern«, sein Wahlspruch. Er hatte ihn an die Wand im Feldkasino schreiben lassen. Zwischen den Flügen führte er geistvolle Gespräche, und am Abend floß die Rede in Versen und Hexametern. Keine Ballade, die er nicht in fröhlicher Runde mit seiner Stentorstimme vorzutragen wußte. Fliegerlieder kamen aus dem Stegreif. Der Flachs blühte. Er lachte sein uriges Reiterlachen. Kameradschaft und Gastfreundschaft pflegte er wie selten ein anderer Kommandeur. Selbst in den Zeiten des härtesten Einsatzes im Kriegsjahr 1942 empfing er Gäste in vollendeter gesellschaftlicher Form. Seine Gastfreundschaft war sprichwörtlich. »Man kann die tollsten Sachen machen, man muß sie nur mit Anmut machen!« Er hatte die seltene Gabe, für jeden Gesprächspartner den richtigen Ton zu finden. Der Eindruck seiner Persönlichkeit wirkte auf den einfachen Flieger wie auf den Kommandierenden General. »Ein großartiger Mann«, urteilt einer seiner jüngsten Leutnants noch 30 Jahre danach. Zu jeder Stunde aber war er bereit, sich sofort und bedingungslos einzusetzen.
Juni 1942. Angriff auf feindliche Panzeransammlungen – wie so oft in jenen schicksalsschweren Monaten. Il 18, modernste Sowjetjäger stürzten sich auf den Verband der Ju 87. Mit langer Rauchfahne ging der erste Angreifer zu Boden. Sofort sammelte sich wieder die Gruppe. Major Kupfer stellte fest, daß eine eigene Maschine fehlte. Rückflug bis in die Gegend, in der der Kampf mit

den Jägern stattfand. Und da entdeckte Kupfer auch die notgelandete Ju. Die Besatzung, ein Oberleutnant und sein Bordfunker, standen daneben und winkten. Die deutsche Panzerspitze war weit entfernt, die Sowjets aber in allernächster Nähe. Kurzer Entschluß, eine Reiterattacke, ein Husarenstück. Kupfer landete neben den Kameraden. Schon schlugen die Granaten der Sowjets ein. Die beiden notgelandeten Flieger jagten zum Kommandeur. Vier Mann in einer Maschine. Vollgas. Die Ju sprang über eine Bodenwelle, schwebte, zog hoch, zwei Kameraden errettet. Generalfeldmarschall Freiherr von Richthofen schickte eine schriftliche Anerkennung.
In der Kesselschlacht von Kalatsch bewährte sich die Gruppe von neuem, der Angriff im großen Donbogen verlangte von der Gruppe ununterbrochenen Einsatz. Am 30. Oktober 1942 kehrte Kupfer von seinem 500. Feindflug zurück. In den Weihnachtstagen 1942 stürzten sich die Stukas von Kupfers Gruppe auf die russischen Panzerspitzen wenige Kilometer vor dem Flugplatz Morosowskaja und retteten – jedenfalls für wichtige Tage – den großen Absprungplatz für die Versorgung von Stalingrad. Am 8. Januar 1943 wurde Dr. Kupfer als 173. Soldaten der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen.
Beliebt bei seinen Kameraden, reich an fliegerischer Erfahrung, klar in seinen Entschlüssen, hart im Einsatz, wurde Major Kupfer am 1. März 1943 zum Kommodore des Stukageschwaders 2 berufen – das gleiche Geschwader, in dem er vor knapp zwei Jahren als Hauptmann und Kettenhund zum ersten Feindflug gestartet war. Im April 1943 war das Stukageschwader 2 mit seinen drei Gruppen in Kertsch unter dem I. Fliegerkorps in der Schlacht um den Kubanbrückenkopf eingesetzt. Als »Stukaverband Kupfer« waren ihm außer den Gruppen des Geschwaders auch die I./St.G. 3, II./St.G. 77 und III./JG 3 unterstellt. Mit starken Kräften wurden die Gegenangriffe des Heeres gegen den feindlichen Landekopf bei Noworossijsk aus der Luft unterstützt.
Anfang Juli 1943 flog das Geschwader mit 3½ Gruppen im Verband des VIII. Fliegerkorps von Charkow-Ost aus bei der Operation »Zitadelle« für die von Süden auf Kursk vorstoßende Kräftegruppe. Am 5. Juli 1943 empfing das Geschwader seinen Kommodore nach dem 600. Feindflug.
Rollende Einsätze führten zu Anfangserfolgen. Die sowjetische Gegenoffensive zwang aber zur Einstellung des Angriffs. Aus der Offensive bei Kursk wurde die Abwehrschlacht im Orelbogen. Gegen einen sowjetischen Panzerdurchbruch wurde das Geschwader nach Karatschew geworfen. Als »Gefechtsverband Kupfer« wurden dem Kommodore alle örtlich verfügbaren Nahkampffliegerverbände unterstellt, denen es – erstmalig in der Kriegsgeschichte – gelang, die durchgebrochenen Panzerkräfte ausschließlich aus der Luft zu vernichten und dadurch die Lage wieder herzustellen. Es war ein letzter konzentrierter Einsatz der Luftwaffe an entscheidender Stelle. Die 9. Armee und die 2. Panzerarmee wurden von der drohenden Abschnürung

durch russische Panzer befreit. Generaloberst Model, Befehlshaber der beiden Armeen, betonte in einem Fernschreiben den Erfolg der Luftwaffe, die allein den feindlichen Panzereinbruch im Rücken der deutschen Armeen beseitigt hatten. Militärhistoriker behaupten, Dr. Kupfer habe mit seinen Stukas und seinem Kampfverband bei Karatschew vom 19. bis 21. Juli 1943 das deutsche Heer vor einem zweiten Stalingrad bewahrt. »Eine alte Reiternatur, Landsknecht und Draufgänger, kampferprobter Fliegerführer, glänzender Gesellschafter, bester Kamerad – das sind die Eigenschaften, die dem Kommodore des Geschwaders Immelmannn von seinen Männern nachgesagt werden. »Sein Beispiel reißt alle mit«, schrieb Ilse Steinhoff in der »Hamburger Illustrierten« nach einem Frontbesuch.

Als im September 1943 der neue Generalstabschef der Luftwaffe in klarer Erkenntnis der Notwendigkeit die Inspektion der Schlachtflieger einrichtet, holt er den erfahrenen Kommodore Dr. Ernst Kupfer mit der Beförderung zum Oberstleutnant als Waffengeneral in die neugeschaffene Dienststelle. Nach 636 Feindflügen berief ihn die Führung zu neuen und größeren Aufgaben. Nach seiner Erfahrung kam den Schlachtfliegern unter allen fliegenden Verbänden in der Kriegslage im Herbst 1943 die größte Bedeutung zu. Stuka- und Schlachtflieger haben nunmehr die gleichen Aufgaben. Diese Nahkampfverbände müssen neu organisiert werden. Sie brauchen vor allem schnellere, stärkere und wendigere Flugzeuge. Sie müssen im Tiefstflug der hart ringenden Front helfen. Sie müssen aber auch ihre eigene Abwehr gegen die immer stärker werdende feindliche Luftüberlegenheit sein können. Die so oft bewährte Ju 87 und das letzte offene Frontflugzeug, die Hs 123, schaffen es nicht mehr. Die Wahl fällt auf die FW 190.

Am 5. Oktober 1943 erschien die Geheime Kommandosache Nr. 11125/43, in der die Vereinigung der bisherigen Stuka- und Schlachtfliegerverbände in Schlachtgeschwadern bekanntgegeben worden war. Zwei Tage später folgte der Befehl zur Bildung von Nachtschlachtgeschwadern. Dr. Kupfer war ununterbrochen unterwegs, um die Umrüstung der Verbände und die Neuorganisation zu leiten. Anfang November 1943 weilte er auf einer Inspektionsreise in Griechenland, besprach mit Oberstleutnant Kuhlmey, dem Kommodore des einstigen Stuka- und nunmehrigen Schlachtgeschwaders 3 die dienstlichen Notwendigkeiten der nächsten Zeit. Am 6. November startet das Dienstflugzeug des Generals der Schlachtflieger, eine He 111, zum Rückflug. Sie erreicht zur berechneten Zeit nicht ihr angegebenes Ziel. Erst Wochen später wurde das Wrack und die sechs Toten gefunden. Bei schlechtestem Wetter, typischer November, zerschellte die Maschine im Belasica-Gebirge am Semer Kajasen, 60 km nördlich Saloniki. »Eine besondere Tragik ist es«, so hieß es im Schreiben des Chefs des Generalstabes an die Eltern Kupfers in Coburg, »daß Oberstleutnant Dr. Kupfer, nachdem er so viele Fährnisse und seine schweren Verwundungen glücklich überstanden

hatte, nun, von einem fremden Flugzeugführer geflogen in einem Reiseflugzeug ums Leben kam.« Der General der Schlachtflieger, Dr. Kupfer, starb den gleichen schicksalhaften Fliegertod, wie genau zwei Jahre zuvor der junge General der Jagdflieger, Oberst Mölders. Mit Datum vom 22. Dezember 1943 wurde Dr. Kupfer nachträglich zum 1. November 1943 zum Oberst befördert. Und seine großen Verdienste in der deutschen Luftwaffe wurden noch einmal gewürdigt, als er posthum am 11. April 1944 mit den Schwertern zum Eichenlaub als 62. Soldat der deutschen Wehrmacht und als fünfter Schlachtflieger ausgezeichnet wurde. »Der imponierendste Mensch und Offizier, den wir bisher erlebt haben«, schloß das Schreiben des Chefs des Generalstabes – das war Dr. Ernst Kupfer in der Tat . . .

FRIEDRICH LANG

1008 Feindflüge, vom ersten bis zum letzten Tag des Zweiten Weltkrieges im Einsatz, nie abgeschossen, nie notgelandet, nie abgesprungen – das ist Major Friedrich Lang, der große Schweiger, wie ihn seine Kameraden nannten, bekannt, daß er jeden Einsatz vom Start bis zum Ziel und seine Rückkehr fliegerisch, navigatorisch genau vorbereitete. Fraglos lag allein in dieser Tatsache eine entscheidende Voraussetzung für seine Erfolge. Schon als Junge träumte Lang davon, wenn er in seiner Heimat die Gitterschwanzflugzeuge in der Sonne aufglänzen sah, einmal Flieger zu werden. Es war aber ein weiter und beschwerlicher Weg, bis er endlich 1938 Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader wurde.

Als Sohn eines Gymnasialprofessors in Mährisch-Trübau am 12. Januar 1915 geboren, wuchs Fritz Lang in Linz an der Donau und in Czernowitz im alten österreichischen Herzogtum Bukowina auf. Am Deutschen Gymnasium in Czernowitz, das sein Vater seit der Wiedereröffnung 1919 leitete, legte er 1932 das Abitur ab. In diese Schulzeit fallen auch die ersten Erlebnisse seiner fliegerischen Sehnsucht. 1922 beobachtete er immer wieder die rumänischen Flieger, die über den Friedhof zur Landung auf den angrenzenden Flugplatz einschwebten. Auf dem Friedhof selbst waren Gräber abgeschossener oder verunglückter österreichischer Flieger. Vierflügelige Luftschrauben waren die Kreuze. Seit 1927 baute Lang unter primitiven Voraussetzungen Modelle. Die Leisten wurden von Dachschindeln abgespalten, die Bespannung bestand aus Butterbrotpapier und die Luftschrauben wurden selbst geschnitzt. Dem Modellbau ist Fritz Lang treu geblieben. Der Oberst a. D. baut mit großer Liebe und noch mehr Sorgfalt und Genauigkeit naturgetreue Modelle all jener Typen, die er in seinem langen Fliegerleben geflogen ist. 1931 wurde ein Rundflug in einem zweimotorigen Farman »Goliath«-Doppeldecker der erste Flug, ein großes, aber leider zu kurzes Erlebnis.

Da er in Deutschland Flugzeugbau studieren wollte, aber aus finanziellen Gründen noch nicht konnte, belegte er an der Czernowitzer Universität vier Semester Physik und Mathematik. Im Oktober 1934 konnte der noch nicht zwanzigjährige Fritz Lang endlich in die Heimat seiner zweiten Mutter fahren, um an der Technischen Hochschule in Breslau Flugzeugbau zu studieren. Aus dem Studium wurde aber nichts, stieß doch Fritz Lang gleich zur praktischen Fliegerei. Voraussetzung war die Deutsche Staatsbürgerschaft, die er nach anfänglichen Schwierigkeiten am 17. April 1935 erhielt. Im Sommer 1935 erwarb Fritz Lang bei Günther Friedrich, damals ein bekannter Kunst- und Wettbewerbsflieger (später als Nachtjäger gefallen) auf der immer wieder bewährten Kl 25 HM 60 R beim DLV in Breslau den A 2-Schein. Im Oktober 1935 wurde Friedrich Lang Soldat, Grundausbildung in der 9. Kompanie I.R. 28 in Neustadt in Oberschlesien, im März 1936 zu seiner großen Enttäuschung zum allgemeinen Personal des KG 153 nach Merseburg versetzt, bis er endlich nach Mißverständnissen und Schwierigkeiten – eine Zeit, an die er sich gar nicht mehr gern erinnert – an der Luftkriegsschule in Dresden seine weitere fliegerische und militärische Ausbildung erhielt. Auf der großen Kampffliegerschule in Lechfeld wurde Lang am 1. Januar 1938 Leutnant, Kampfbeobachterausbildung auf der Do 23, Ju 52 und He 46. Im Juni 1938 überraschte alle Lehrgangsteilnehmer eine Anordnung von oben: alle Leutnants, die sich zur Kampffliegerei gemeldet hatten, werden Sturzkampfflieger. Lang meldete sich nach Breslau-Schöngarten und kam Anfang Juli 1938 in die 1. Staffel zu Oberleutnant Hitschhold, Kommandeur der Stuka-Gruppe 163 wurde kurz darauf Major Dinort. Damit trafen sich drei Flieger, die wenige Jahre später zu den berühmtesten Repräsentanten der Waffe gehörten. Die jungen Flugzeugführer bildete Leutnant Vollmer in der Sturzkampffliegerei aus. Zuerst auf der Hs 123, dann auf der neuen Ju 87 A. »Es war eine sehr schöne Zeit«, meint Lang zurückschauend.
Im April 1939 wurden fast alle Flugzeugführer der Gruppe zur C-Schule nach Sorau kommandiert, um dort den Schein für mehrmotorige Flugzeuge zu machen. Man glaubte an ein zweimotoriges Sturzkampfflugzeug. Es blieb aber bei der Ju 87, die Erfahrung mit dem C-Schein war für alle Flugzeugführer wertvoll. Am 15. August gehörte Lang zu den Flugzeugführern, die als 2. Gruppe bei der Übung Neuhammer stürzen sollten. Der Kommandeur brach rechtzeitig ab. Es war jener schwarze Tag, an dem die junge Stukawaffe dreizehn Besatzungen verlor. Die in I./St.G. 2 umbenannte Gruppe stand dann vom 1. September 1939 an im Einsatz. Unter kriegsmäßigen Umständen zu fliegen war eben doch eine ganz andere Sache. So ging der erste Einsatz auf dem Flugplatz Krakau glatt daneben. Von Tag zu Tag wurde es härter. Es folgte die Kesselschlacht bei Kutno, der Angriff gegen bespannte Kolonnen und Artillerie. Beim Sturz auf die Festung Modlin waren alle Flugzeugführer erstaunt über die starke Flak-Abwehr. Es sollten später noch viel schwierigere

und eisenhaltigere Angriffe kommen. Leutnant Lang erhielt das EK II. Über Wenzendorf, Köln-Ostheim verlegte die Gruppe Anfang Mai 1940 auf einen Feldflugplatz bei Golzheim. Im Tagebuch von Oberst Lang steht: »10. Mai 1940: Angriff auf Kasernenanlagen neben dem Fort Eben-Emael. – Die Gruppe (und ich) fliegt sechs Einsätze an diesem Tag. Keine Feindjäger, obwohl letzter Einsatz an Brüssel vorbei auf eine Brücke weit im Westen führt. Am nächsten Tag fliegen wir recht sorglos im Raum Tirlemont umher, um verschiedene Ziele anzugreifen. Überraschender Angriff durch viele feindliche Jäger (Hurricanes) im ganzen Raum. Mein Erlebnis: Ich habe die Bomben geworfen und betrachte suchend die Gegend. Bei Rundblick über Himmel und schöne Haufenwolken vor mir acht Hurricanes im engen Verband etwa 200 m weit. Zum Glück war ich hinter ihnen. Sie hatten mich nicht gesehen. Ich blieb hinter ihnen und sah zu, daß ich in einer Wolke verschwinden konnte. – Bei diesem Einsatz, der ganz gegen die Ausbildungsrichtlinien geflogen wurde, gab es die ersten Toten, Verwundete und Vermißte.
Sedan, Raum Arras, französische Panzerbereitstellungen bei St. Quentin zerschlagen. Über 100 Ju 87 bei Angriff auf Zitadelle von Calais. Kurbelei mit britischen Jägern über Dünkirchen. Nach Bombenwurf auf Schiffe volle Deckung in einer riesigen schwarzen Qualmwolke (Öltanks) über Dünkirchen. 8. Juni, 20 Uhr – ich sitze am Rand des Flugplatzes von Laon unter der Tragfläche meiner T 6+HH in Bereitschaft und lese das Buch ›Kriminalkommissar Eick‹ (damals ein bekanntes und viel gelesenes Scherl-Buch). Einsatzbefehl: 1. Staffel greift französische Truppen im Dorf L. südwestlich von Soissons an. Der Gruppenstab und die anderen Staffeln greifen Ziele weiter im Westen an. Nach dem Start trennen sich die Staffeln. Der Jagdschutz soll ›im Raum‹ sein. Die fünf Flugzeuge der 1. Staffel (mehr waren nicht klar) führt Oberleutnant Neubert. Kurz vor L., vom eigenen Jagdschutz war nichts zu sehen, entdecke ich hoch über uns etwa acht französische Jäger. Ich warne im FT. Der Angriff ließ nicht lange auf sich warten. Die Bomben flogen im Notwurf ab. Es wurde eine wilde Kurbelei. Eine Ju 87 stürzte mit einer Rauchfahne senkrecht zu Boden. Mich ließ eine ›Morane‹ nicht aus dem Visier. Ich kurvte um mein Leben. Der Fliegerschütze schwitzt. Einschläge in mein Flugzeug. Ein Schlag in meinen Rücken. Die Luft bleibt mir weg. Ich bin im Tiefflug und – werde nicht mehr angegriffen. Über die Frontlinie ostwärts von Soissons fliege ich zurück. Mein Fliegerschütze, der das Blut aus meinem Rücken heraussickern sieht, fragt immer wieder: ›Herr Leutnant, geht es noch?‹ Es ging noch. An der hoch auf einem Bergrücken stehenden Kathedrale vorbei schwebe ich zur Landung ein, rolle aus, schnalle mich los und verliere das Bewußtsein. – Von den fünf Flugzeugen landete Oberleutnant Neubert unbeschädigt, Leutnant Koßlik wurde abgeschossen, Feldwebel Puschmann und Unteroffizier Kurze mußten auf feindlichem Gebiet notlanden. Sie kehrten nach Tagen zur Gruppe zurück. Ich wurde am nächsten Tag nach

Heidelberg geflogen und lag dort bis Ende August im Lazarett. (Vielleicht zu meinem Glück, denn im August hatte die Gruppe starke Verluste bei den Angriffen auf die Flugplätze an der englischen Südküste). –
Als ich wieder bei der Gruppe war, sie lag bei St. Sylvain in der Nähe von Caen in der Normandie, flogen die Ju 87-Verbände keine Feindeinsätze mehr. – Um so eifriger wurde unter Führung des Kommodore Oberstleutnant Dinort geübt: Enger Verband während des Sturzes und Bombenwurf, Abwehrbewegungen nach dem Bombenwurf, Zusammenbleiben! Die Zeit für den Bombenwurf wurde gemessen. Die I. Gruppe, rund 30 Flugzeuge, warf die Übungsbomben im 70-Grad-Sturz innerhalb vom 22 Sekunden auf das ausgelegte Zielkreuz. Die befohlenen Abwehrbewegungen waren furchterregend: Tragflächen über einem, unter einem, neben einem, Schwänze davor, Propeller dahinter, riesige Balkenkreuze, Schweiß auf der Stirne und Erleichterung, wenn das Unternehmen vorbei war.«
Lang war im Juni 1940 Oberleutnant geworden und hatte nach dem Westfeldzug das EK I erhalten. Anfang Januar 1941 verlegte die Gruppe von St. Sylvain über den Friedensfliegerhorst Cottbus nach Bad Vöslau südlich von Wien. Übungsflüge im Gebirge waren Vorzeichen für die zu erwartende Fliegerei in den Bergen des Balkan. Im Februar glänzte die Gruppe auf dem Flugplatz Bukarest bei Vorführungsflügen für König Michael. Von Bulgarien aus erfolgte am 6. April 1941 der erste Einsatz auf Stellungen am Rupel-Pass. Wie immer wurde der Vormarsch des Heeres unterstützt. Starke Erdabwehr, Feindjäger traten kaum in Erscheinung. Der Angriff auf den Hafen Piraeus schloß diesen Feldzug ab. Von Maloi auf dem Peloponnes aus griff die Gruppe am 22. Mai in die Seeluftschlacht um Kreta ein. Ziele waren Schiffe in der Sudabucht und britische Stellungen um den Flugplatz Malemes, zur Unterstützung des Landeunternehmens. Am 22. Mai griff die I./St.G. 2 in sechs Einsätzen Teile der britischen Mittelmeerflotte, trotz stärkster Flakabwehr, mit großem Erfolg an. Dabei gelangen Oberleutnant Lang, inzwischen TO der Gruppe, schwere Treffer auf zwei Zerstörern.
Im Eiltempo verlegte die Gruppe Anfang Juni 1941 von Rhodos zur Auffrischung nach Cottbus und dann auf einen Feldflugplatz zwischen Warschau und Ostpreußen. Die Gruppe unter Hitschhold griff in die Erdkämpfe von Bialystok, Wilna und Witebsk ein, kämpfte dann an der Nordfront Richtung Leningrad, flog Sturzangriffe auf die Schiffe im Hafen von Kronstadt gegen eine ungeheuer starke Flakabwehr. Danach ging es zum Ilmensee und an die Wolchow-Front. Pausenlos blieben die Stukas im Einsatz. Sie waren im Mittelabschnitt im Kampf um Smolensk, Wjasma und Kalinin dabei. Während der Kämpfe um Wjasma wurde Oberleutnant Lang am 7. Oktober 1941 Staffelkapitän der 1. Staffel. Kurz bevor die Gruppe zur Auffrischung nach Böblingen zurückverlegte – sie wurde dort für Afrika ausgerüstet – erhielt Friedrich Lang nach über 300 Einsätzen am

23. November 1941 das Ritterkreuz. Aus Afrika wurde nichts. Bereits im Januar 1942 wurde die Gruppe wieder an die Ostfront verlegt, nach Dno westlich des Ilmensees. Sie erlebte – nunmehr unter Dilley – die Abwehrkämpfe am Wolchow, den Kampf um den Kessel von Demjansk und Cholm. Ein entscheidender Erfolg war dabei die Vernichtung eines Panzerzuges. Nach diesen Winter-Abwehrkämpfen wurde die Gruppe im März 1942 zur Auffrischung nach Thalerhof bei Graz verlegt, schulte dort unter anderem mit Teilen auf das Schleppen von Lastenseglern um, die als Troß nachgezogen werden sollten. Im Juni 1942 wurde Friedrich Lang Hauptmann. Zur Sommeroffensive 1942 lag die Gruppe wieder im Osten, flog zur Unterstützung des Heeres in den Kampf um Woronesch und Rostow, im Donbogen und Kalatsch. Beim Vorstoß zur Wolga flog Lang am 23. August seinen 600. Einsatz. Ende Oktober lag die Gruppe vor Stalingrad. Oberleutnant Rudel übernahm seine Staffel, Hauptmann Lang wurde Fliegerverbindungsoffizier der Luftflotte 4 zum AOK 17 im Kubanbrückenkopf und erhielt am 30. November 1942 als 148. Soldat das Eichenlaub. Als am 1. März 1943 in Nikolajew Oberstleutnant Hozzel das Geschwader an Major Dr. Kupfer übergab, kam Lang wieder zum fliegerischen Einsatz. Am 1. April 1943 wurde Lang zum Kommandeur der III. Gruppe im Stukageschwader 1 ernannt. Über ein Jahr führte Friedrich Lang, ab 1. September 1943 Major, die Gruppe in den schweren Abwehrkämpfen der Jahre 1943 und 1944 im Mittelabschnitt der Ostfront. All diese Einsätze waren typisch für die Aufgaben der Sturzkampfverbände. In diese Zeit fiel auch die Umrüstung von der Ju 87 auf die FW 190, fiel die Umwandlung der Stukaverbände in Schlachtfliegergeschwader, so daß dem Einsatzbericht von Gruppenkommandeur Lang aus dieser Zeit hohe militärische und historische Bedeutung zukommt. Lang schreibt:
»Die Ostfront, südlich der Autobahn Smolensk–Moskau, war nach den schweren, verlustreichen Rückzugskämpfen im Winter 1942, nach einem erfolgreichen Gegenangriff unserer Truppen über Charkow hinaus bis in den Raum von Bjelgorod, zum Stillstand gekommen. Der große Einbruchsraum der Russen, in dessen Mitte die Stadt Kursk lag und an dessen Nordfront sich der südliche Teil des Frontbogens von Orel hinzog, konnte nicht mehr zurückerobert werden. Die wichtigste Nachschubstrecke der Russen führte von Woronesh über den kleinen Fluß Tim nach Kursk.
Die Luftwaffenverbände hielten sich um diese Zeit zahlenmäßig wohl das Gleichgewicht. Um Orel lagen das Sturzkampfgeschwader 1 mit der III. später auch mit der II. Gruppe, Jagdverbände in Geschwaderstärke und Aufklärer. Die eigene Flakabwehr im Hinterland war im Aufbau begriffen, die der Russen, vor allem im Raum westlich Malo–Archangelsk, beiderseits der Eisenbahn Kursk–Orel, verhältnismäßig stark. Das Wetter war meistens klar und wolkenlos.
Der Einsatz der Gruppe in den Monaten April bis Juni galt der Störung des

russischen Nachschubs und diente der Entlastung der eigenen Truppe an den Unruhepunkten des Orelbogens. In den ersten Apriltagen verlegte die Gruppe auf den Feldflugplatz Orel-Ost, der durch seine geringe Ausdehnung und Ungleichmäßigkeit für Jäger ungeeignet war, einem Ju 87-Verband aber ausreichend gute Start- und Landemöglichkeiten, vor allem gute und weitauseinandergezogene Abstellplätze bot.
Eines der ersten Angriffsziele der Gruppe war die kleine Eisenbahnbrücke über den Tim, etwa 100 km ostwärts von Kursk. Die Bombenbeladung je Flugzeug bestand aus einer ›SC 500‹ und vier ›SC 50‹-kg-Sprengbomben, die aufgrund der Zielbeschaffenheit mit und ohne Verzögerung geworfen wurden. Die zur Flakbekämpfung eingeteilte Kette, später Staffel, wurde mit »SD« (Splitterbomben) beladen. Der Einsatzbefehl wurde vom Geschwader fernmündlich durchgegeben. Der Start erfolgte kettenweise zügig hintereinander. Durch mehrfaches Kreisen um Orel wurde Höhe gewonnen. Kurz vor Überfliegung der Front nordwestlich von Malo-Archangelsk in rund 2500 m Höhe, meldete sich der Jagdschutz, der fast immer aus einer Gruppe FW 190 bestand, durch Andrücken und Wackeln des Führungsflugzeuges an. Beim Frontüberflug erweiterten die Flugzeuge ihren gegenseitigen Abstand, um der Flak das Treffen zu erschweren. Ein Umfliegen dieses stark flakgeschützten Raumes war wegen der begrenzten Reichweite der Ju 87 nicht möglich. Der Sturzangriff selbst wurde von Osten in Brückenlängsrichtung aus 2000 bis 3000 m Höhe durchgeführt, wobei aber die ersten 1000 bis 2000 m schon im Anflug auf das Ziel weggedrückt wurden. Beim ersten Einsatz war geringe Flak- und keine Jagdabwehr. Gesammelt wurde nach dem Angriff in einer Linkskurve. Die Front wurde auf dem Rückflug wieder in 2000 m Höhe überflogen. In mehrfachen Einsätzen wurde die Brücke beschädigt und schließlich zerstört, doch ließ sich aufgrund der russischen Fähigkeit, sich auf schnellstem Wege notdürftig zu behelfen, keine nachhaltige Wirkung erreichen. Der Flakschutz wurde von den Russen an der Brücke verstärkt, die Jagdabwehr organisiert, zumindest waren nach dem ersten Angriff auf die Tim-Brücke die in Kursk gestarteten Jäger immer anwesend. Bei diesen Einsätzen hatte die Gruppe keine Verluste. Hervorragend war die gute Organisation des russischen Funkmeldedienstes um Orel. Wir hörten in unserm FT-Gerät bereits kurz nach dem Start in russischer Sprache die Meldung von unserem Abflug. Man versuchte die Funkstelle ausfindig zu machen, doch ohne Erfolg.
Weitere erfolgreiche Angriffe wurden auf Nachschubzüge im gleichen Raum geflogen. Der Bahnkörper selbst wurde nur einmal angegriffen.
Immer wieder bekämpfte die Gruppe in zahlreichen Einsätzen Truppenansammlungen und vor allem die Artillerie an den strategisch wichtigsten Punkten des Frontbogens. Der Bahnhof von Nowossil im Osten von Orel, eine Eisenbahnbrücke nordwestlich von Liwny und der Bahnhof von Kursk

gehörten zu den Zielen im feindlichen Hinterland. Kurz vor Beendigung des eigenen Aufmarsches für den Angriff nach Süden wurden unserer Gruppe erstmalig Tiger-Panzer vorgeführt.
In diesen Zeitraum fiel auch ein größeres Spähtruppunternehmen des Heeres im Frontabschnitt südwestlich von Orel, das durch die gute Zusammenarbeit mit der Luftwaffe in engbegrenztem Rahmen ein voller Erfolg wurde. Die Gruppe warf hierbei in dreimaligem Anflug Behälter mit ›SD 1‹-Splitterbomben auf das für das Unternehmen erwählte Stellungssystem. Nach Abwurf der letzten Behälter wurde verabredungsgemäß eine rote Leuchtkugel abgeschossen, woraufhin die Infanteristen zum Angriff antraten. Mehrfache Schießanflüge hielten das zum Teil noch vorhandene Abwehrfeuer so lange nieder, bis die Angreifer vor dem Grabensystem angelangt waren.
Der Angriff auf den Bahnhof von Kursk wurde kurz vor Beginn der Offensive von stärkeren Luftwaffenkräften geflogen. Der Geschwaderstab und die Gruppe griffen als erste einige Minuten nach 4 Uhr früh an. Der Anflug verlief ungestört trotz einer geschlossenen gleichmäßigen Wolkendecke in etwa 4000 m Höhe, gegen die sich die Flugzeuge stark abhoben. Erst als die Gruppe im Abwehrfeuer der schweren Flak um Kursk herumflog, um den Angriff in Längsrichtung des Bahnhofs nach Norden durchzuführen, starteten die russischen Jäger auf dem im Osten der Stadt gelegenen Platz. Auffallend war die große Zahl der roten und grünen Leuchtkugeln, die das Startmanöver begleiteten und auf uns den Eindruck einer gewissen Überraschung, vielleicht auch Kopflosigkeit machten. Der Geschwaderstab wurde unmittelbar nach dem Abfangen von einem Jäger angegriffen, den der Kommodore aber abschoß. Die einige Minuten später angreifende II. Gruppe des Geschwaders hatte durch russische Jäger im Abflug starke Verluste.
Die russische Luftwaffe führte auf Orel nächtliche Störangriffe durch. Ein von der schweren Flak abgeschossenes Flugzeug fiel brennend in ein Dorf südwestlich unseres Platzes und setzte einige Bauernhäuser in Brand. Weitere Flugzeuge warfen ihre Bomben in die gleiche, militärisch völlig unwichtige Gegend, und wir konnten unsere Splitterschutzgräben beruhigt verlassen.
Der einzige Tagesangriff russischer Schlachtfliegerverbände kurz vor der Offensive auf den Bahnhof von Orel wurde zu einem großen Abwehrerfolg der deutschen Jäger. Wir hatten an diesem Tage Einsatzruhe und konnten den ganzen Verlauf des Angriffes von unserem Platz aus gut beobachten. Die Bewölkung betrug etwa $^{4}/_{10}$ in 800 m Höhe. Von Osten kommend flog ein größerer russischer Jagdverband über den Wolken die Stadt an. Deutsche Jäger stiegen auf, nach kurzem Kampf setzten sich die Russen nach Osten ab. Genau zu diesem Zeitpunkt kam eine große Zahl von IL-2-Flugzeugen in einer Höhe von 200 bis 300 m. Bevor sie überhaupt den Bahnhof erreicht hatten, wurden sie von den bereits in der Luft befindlichen und laufend neu gestarteten Jägern angegriffen. Oft stürzten vier und mehr IL-2 gleichzeitig ab. Uns fiel das sture

Fliegen der Russen besonders auf, flogen sie doch keinerlei Abwehrkurven. Am Ende waren über 70 Feindflugzeuge abgeschossen. Gefangene Flugzeugführer sagten aus, daß Jagdverbände den Jagdschutz von Orel in Luftkämpfe verwickeln sollten und daß dann die IL-2-Verbände das Ziel wohl ungestört angreifen könnten.

Der Angriff auf die Bahnanlagen von Kursk sollte der letzte Sturzangriff werden, den die Gruppe nach den alten Regeln der Sturzkampffliegerei auf ein für die Ju 87 weit im feindlichen Hinterland gelegenes Ziel flog. Alle weiteren Einsätze des Krieges dienten der direkten Unterstützung des Heeres.

Am Tage vor dem Angriff waren die Verbandsführer bei der Division zur Lagebesprechung. Die Wirkung der ersten Luftangriffe wäre für den Einbruch der Heeresverbände in die feindlichen Linien von ausschlaggebender Bedeutung. Am frühen Morgen des nächsten Tages griff die Gruppe Artillerie am Rande eines Waldstückes vor dem linken Flügel der zum Angriff angetretenen Heeresverbände an. Der Schwerpunkt der Offensive lag im Raum westlich der Bahn Orel–Kursk und an der Bahnlinie selbst. Unsere Gruppe flog in den ersten Tagen im Durchschnitt fünf bis sechs Einsätze. Angegriffen wurden sämtliche Zielarten, die es in der Kampflinie gab. Ein Panzerzug wurde zerstört. Die leichte Flak, der Gewehr- und MG-Beschuß beeindruckten uns wie immer viel mehr als die russischen Jäger, die bei gut geflogenem eigenem Jagdschutz über dem Kampfraum kaum in Erscheinung traten. Auffallend waren die zahlreichen eingegrabenen russischen Panzer. Die eigenen Heereskräfte aber waren für den Durchbruch zu schwach. Der Angriff stockte, da die Russen ihre Stellungen in zu großer Tiefe ausgebaut hatten.

Im Osten und Norden von Orel trat der Feind zum Gegenangriff an. Gruppeneinsätze auf Artillerie, Panzer, Kolonnen usw. waren die Folge. Oberleutnant Jaekel aus der I./St.G 2 wurde mit seiner Ju 87 beim Angriff auf einen Jäger von einem zweiten Jäger abgeschossen, nachdem er selbst in verhältnismäßig kurzer Zeit acht Feindjäger abgeschossen hatte.

Wenige Tage später gelang den Russen der Durchbruch durch die schwachen eigenen Linien nordwestlich von Orel. Die großen Wälder wurden zu einem unübersichtlichen Kampfgebiet, in das die Gruppe zahlreiche Einsätze flog. Doch nach kurzer Zeit standen die Russen hart nördlich der Straße Brjansk–Orel. Südwestlich der Stadt gewannen sie auch an Boden. Die Gruppe wurde nach Brjansk verlegt. Zur Abwehr eines Panzerangriffes ostwärts von Karatschew wurde sie dem in Karatschew liegenden Stab des Sturzkampfgeschwaders 2 unter Oberstleutnant Kupfer unterstellt. Angreifende Panzer, vor allem aber dichte, gut getarnte Panzerbereitstellungen in den Geländemulden wurden trotz schlechtester Wetterlage erfolgreich angegriffen. Von Brjansk wurde die Gruppe auf den Feldflugplatz Ortschonikidsegrad verlegt. Er mußte gegen Partisanen gesichert werden. Die Hauptangriffsräume waren südostwärts und nördlich von Brjansk.

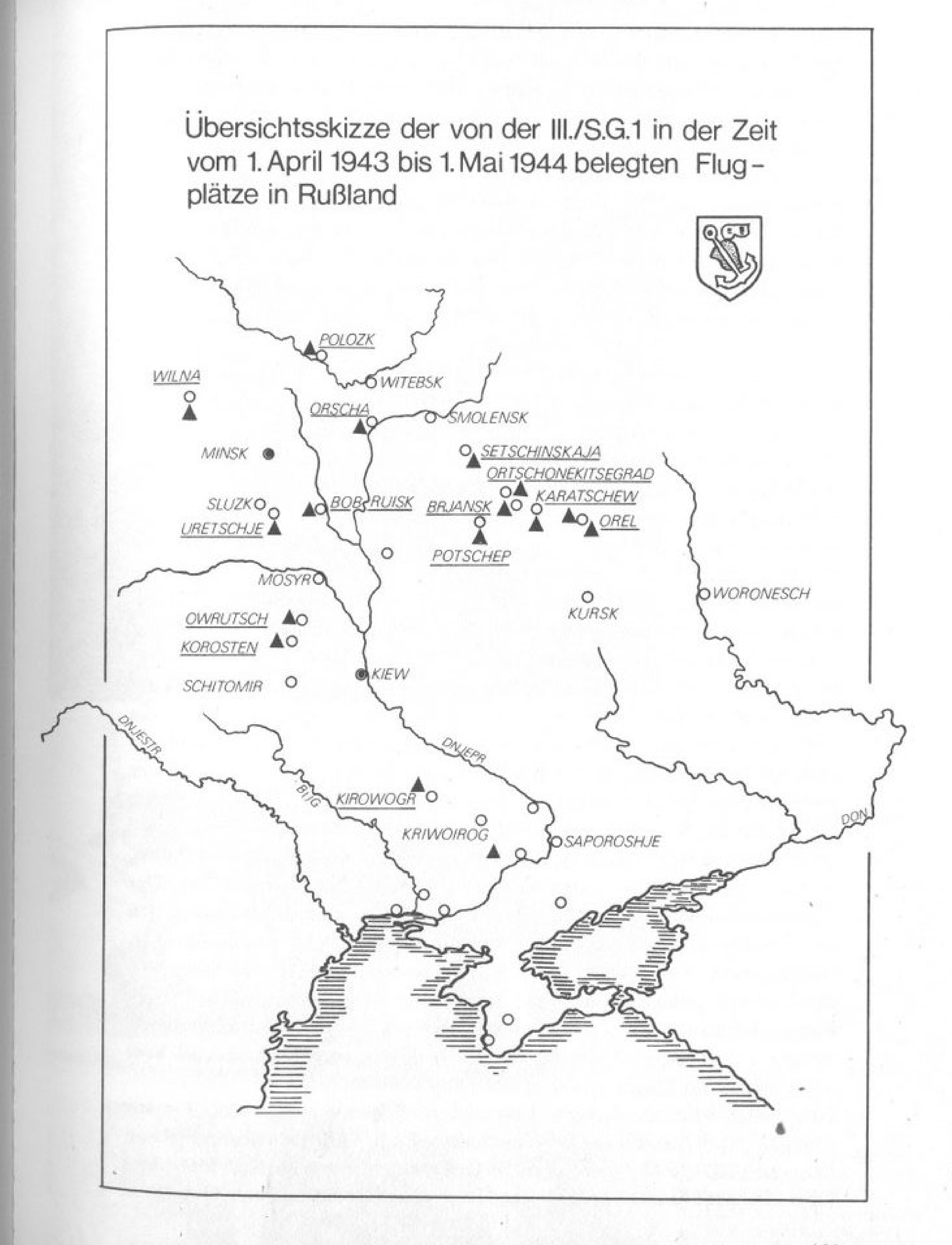
Der Frontbogen von Orel bestand nicht mehr. Die Russen griffen einige Kilometer südostwärts von Karatschew an. Starke Bereitstellungen von Stalinorgeln wurden gemeldet. Unsere Gruppe griff die in Erdmulden bereitgestellten Werfer in mehreren Einsätzen an. Der Erfolg war gut. Abgehörte russische Funksprüche über die Division bestätigten das. Nach dem ersten Angriff bat der russische Kommandant um die Erlaubnis, die Werfer abschießen zu dürfen, da die Gefahr bestünde, daß alle zerstört würden. Nach dem letzten Angriff funkte er an seine Dienststelle, daß die Abschußerlaubnis nicht mehr nötig wäre, da inzwischen alle zerstört worden seien.

Über den Feldflugplatz Potschep, südwestlich von Brjansk, von dem kein Einsatz geflogen wurde, verlegte die Gruppe auf den sehr großen und gut ausgebauten Flugplatz Setschinskaja, dessen Größe der Gruppe den geschlossenen Start erlaubte. Das Haupteinsatzgebiet lag nördlich und nordostwärts des Startplatzes. Die Ziele waren die gleichen wie bisher: überlegene feindliche Kräfte. Zwei Einsätze flog die Gruppe bis zur Reichweitengrenze auf einen Panzerangriff nordostwärts von Duchowtschina. Der Flugweg führte südlich von Jarzewo über den Dnjepr. Unter uns erkannte ich eine große Zahl ausgebrannter Fahrzeuge aller Art, die zwei Jahre vorher durch die I./St.G 2 an dieser Stelle vor dem Flußübergang zerstört worden waren. Den Panzerangriff fuhren die Russen hart ostwärts eines Feldflugplatzes. Genau dort, wo die I./St.G. 2 im Herbst 1941 zur Unterstützung des Angriffes in Richtung Bjeloj und Rshew gestartet war. Damals griffen an einem Tage etwa neun Martinbomber den Nachschubverkehr auf der Straße Duchowtschina–Bjeloj an. Soweit ich mich erinnern kann, wurden alle von dem auf unserem Platz liegenden Alarmschwarm abgeschossen.

Nach einer Reihe weiterer Verlegungen und zahlreicher erfolgreicher Angriffe landete die Gruppe auf dem Flugplatz von Bobruisk. Von den Flugplätzen Owrutsch, Korosten, Kriwoi-Rog und einem Platz zwischen Kriwoi-Rog und Dnjepr wurde in die Kampfhandlungen nördlich von Kiew, im Raume nordostwärts von Kriwoi-Rog und südlich von Nikopol eingegriffen. Der Dnjepr konnte nicht gehalten werden. Bei Rogatschew vordringende Feindkolonnen wurden in mehrfachem Einsatz von Bobruisk aus angegriffen. Das Wetter war sehr schlecht. Die Wolkenhöhe von 200 bis 300 m reichte gerade für Schießangriffe aus. Besonders auffallend war die zähe Einsatzbereitschaft der Russen. Sie fuhren weiter, ohne auf ihre Ausfälle zu achten. Kein Soldat sprang von den Mannschaftstransportwagen.

Bei einem Angriff auf eine Bereitstellung in einem Waldstück wurden, nach einem abgehörten Funkspruch, zahlreiche schwere Geschütze zerstört. Russische Jäger traten während dieser Zeit nicht besondes in Erscheinung. Einige Male kam es vor, daß IL-2-Verbände am gleichen Einsatzort flogen. Die Gefahr zusammenzustoßen war dann größer, als die der Schießerei, die sich dabei entwickelte.

Kurz bevor die Gruppe nach Bobruisk kam, hatte sie einige Totalverluste durch vorzeitige Explosion der Bomben nach oder auch bei Betätigung des Bombenknopfes. Derartige Fälle kamen auch in anderen Verbänden vor und hatten eine Reihe von Untersuchungen zur Folge. Vor allem mußten danach sämtliche Zünder unmittelbar vor der Beladung nochmals genau überprüft werden.
Mitte November 1943 erhielt die Gruppe in Bobruisk den Befehl zur Verlegung nach Wilna. Das Bodenpersonal mit dem ganzen technischen Gerät, einschließlich sämtlicher Kraftfahrzeuge und der Großteil der fliegenden Besatzungen, wurden im Bahntransport dorthin gebracht, nachdem fast alle Flugzeuge zur Auffüllung anderer Verbände abgegeben waren. In Wilna wurde die Gruppe mit neuen Ju 87-Flugzeugen ausgerüstet.
Die Stadt Wilna mit ihren Bewohnern und zahlreichen kulturellen Einrichtungen war für alle Soldaten eine Stätte der seelischen und körperlichen Erholung.
Einmal wurde die Gruppe zur Partisanenbekämpfung in einem großen Waldgebiet im Raum von Lida eingesetzt. Außer zahlreichen Schlittenspuren, einigen Baumrindenhütten und einem einzigen Schlittengespann wurde nichts Verdächtiges festgestellt. Der Bombenwurf wurde zum Problem, obwohl wir uns erst alles aus Baumspitzenhöhe ansahen.
In den ersten Januartagen 1944 verlegte die Gruppe einschließlich der 1. Warte (als zusätzlicher Mann der Besatzung) auf den verschneiten Platz von Polozk. Das technische Personal und das Gerät wurde, wie immer, in Ju 52 verladen. Alles klappte, zumal den Staffeln immer die gleichen Transportflugzeuge mit ihren Besatzungen zugeteilt wurden. Der Schnee auf der Startbahn wurde beiseite geschoben und festgewalzt. Dasselbe galt auch für den Flugplatz von Orscha, der nach Polozk der Gruppe wochenlang als Einsatzhafen diente.
Von Orscha aus griff der Verband in zahlreichen Einsätzen in die Kämpfe um Witebsk und an der Autobahn nach Smolensk ein. Beide Kampfgebiete hoben sich schwarz von der verschneiten Umgebung ab. Das Mündungsfeuer der Artillerie und Flak war auch am hellen Tage deutlich zu sehen. Die Ziele waren in dem durch Artillerie und Bomben umgepflügten Gelände schwer zu erkennen. Das aufblitzende Mündungsfeuer war oft das einzige, aber auch zuverlässigste Erkennungszeichen. Im Anflug mußte man sich diese Stellen genau einprägen, denn in den meisten Fällen stellten sie bei Annäherung der Flugzeuge das Feuer ein. Aber die Flak schoß unentwegt weiter. Bei den Schießangriffen, meistens war es bei der starken Abwehr nur einer, beim Übergang aus dem Sturzangriff in den Tiefflug, war die Erkenntnis der zahlenmäßig so starken Unterlegenheit der eigenen Truppen bedrückend. Die Soldaten standen, zu uns heraufblickend und winkend, in einem Abstand von vielen Metern in den Gräben. Das Kräfteverhältnis betrug südlich von Witebsk



Übersichtsskizze der von der III./S.G.1 in der Zeit vom 1. April 1943 bis 1. Mai 1944 belegten Flugplätze in Rußland

bis 1 : 20. In einigen Fällen bewährte sich auch das Deutungsschießen von Nebelgranaten. Oft wurde es aber zu spät eingeleitet, und nur die zuletzt angreifenden Flugzeuge konnten die Zieländerung noch durchführen. Die Zusammenarbeit mit dem eigenen Jagdschutz wurde durch direkten Funksprechverkehr verbessert. Doch nach zwei Einsätzen stellten wir von uns aus dieses Verfahren wieder ein, denn die Ruhe im FT war uns lieber als der funksprechtechnisch gesteuerte Jagdschutz, zumal wir selbst kaum zu Worte kamen. Die Zusammenarbeit funktionierte auch so ausreichend gut, denn wir flogen ja nur bis in Artilleriestellungstiefe in das Feindgebiet hinein. Die »Roten Falken« verließen ihr eigenes Gebiet nur ganz selten. Die Verluste der Gruppe wurden auch in diesem Kampfraum nur durch Erdbeschuß verursacht.

Am 10. März 1944 verlegte die Gruppe von Orscha nach Wilna, um als erste ehemalige Sturzkampfgruppe auf die FW 190 umzurüsten. Am 23. März flog ich mit einem Staffelkapitän zur Ergänzungsgruppe nach Proßnitz. Unter Anleitung des Gruppenkommandeurs Hauptmann Kennel machten wir die ersten Starts mit der FW 190, die uns anfänglich doch ziemlich fremd vorkam. Zehn Tage später waren wir wieder in Wilna. Die ersten alten FW 190 waren eingetroffen und die Umschulung begann. Einigen Flugzeugführern war die FW 190 nicht mehr neu, denn die Gruppe hatte zur inoffiziellen Umschulung im Mai 1943 von Orel aus die 7. Staffel unter Hauptmann Stoll-Berberich nach Schatalowka-West zurückverlegt. Aber damals mußte das Unternehmen auf höheren Einspruch wieder abgeblasen werden.

Im Rücken hatten wir zuerst alle ein etwas eigenartiges Gefühl, da uns der Fliegerschütze fehlte. Diese wurden zu anderen Ju 87-Verbänden versetzt, ein Teil, vor allem die älteren, kamen zur Flugzeugführerausbildung in die Heimat. Wir verloren unsere Bordfunker nur sehr ungern, war doch der Fliegerschütze jedem Flugzeugführer, vor allem aber dem Verbandsführer, nicht nur in der Beobachtung des Luftraumes und der Abwehr von Jägern eine große Hilfe, sondern auch in der Auffindung und Erkennung von Zielen, wobei er allerdings den Luftraum niemals unbeobachtet lassen durfte. Der Zusammenhalt des Verbandes, vor allem im Abflug, war zum Teil auch von seiner Aufmerksamkeit abhängig.« Dies alles galt auch für seinen Bordfunker, Oberfeldwebel Alois Berndl, mit dem Lang vom September 1941 bis März 1944 880 Einsätze geflogen war. Beide waren eine glänzend aufeinander abgestimmte Besatzung. Berndl, der seit Kriegsende in Wien lebt, wurde für diesen Einsatz am 16. April 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet und kam anschließend zur Flugzeugführerausbildung.

Lang selbst hatte am 7. März 1944 südlich Witebsk seinen 1000. Einsatz geflogen. Nach Beendigung der Umschulung Ende April 1944 übergab Major Lang nach 1007 Ju 87-Feindflügen die Gruppe an Hauptmann Karl Schrepfer, Oberstleutnant Gustav Preßler das Geschwader an Major Peter Gasmann.



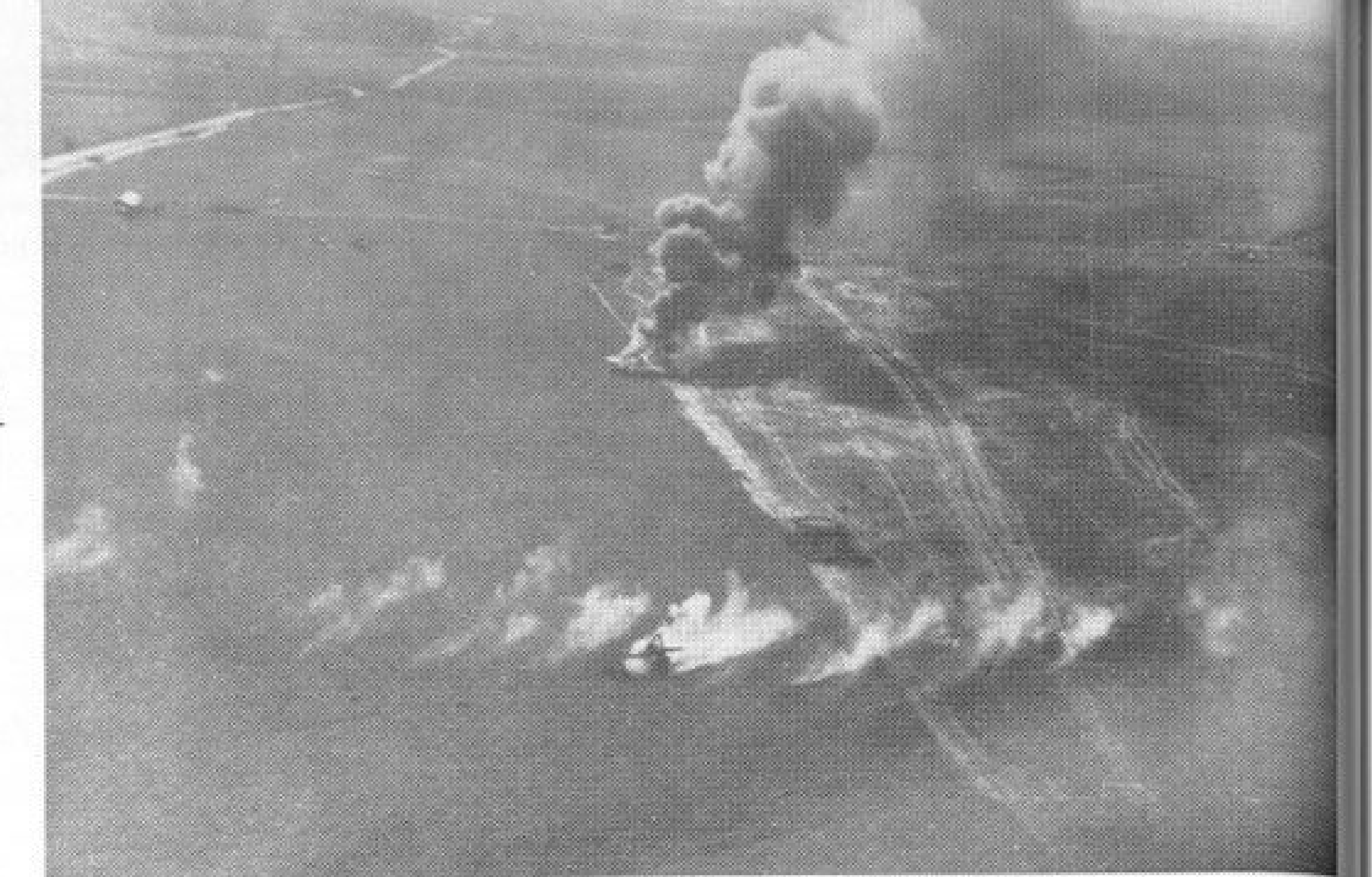
Major Friedrich Lang Eichenlaub mit Schwerter am 4. Juli 1944
1008 Einsätze



Rückkehr vom 1000. Feindflug am 7. März 1944 in Orscha, v. l.: 1. Wart Feldwebel Rothmann, Major Lang, Nachrichtenoffizier der Gruppe, Bordschütze Oberfeldwebel Berndl, Ritterkreuz am 16. Juni 1944.

Der Kommandeur der III./SG1 und seine Staffelkapitäne v. l.: Oberleutnant Werner Panse, 9. Staffel, Ritterkreuz am 4. Mai 1944, Gruppenkommandeur Major Lang, Hauptmann Egon Stoll-Berberich, (17. Juni 1913 bis 2. Mai 1973) 7. Staffel, Ritterkreuz am 29. Februar 1944, Oberleutnant Kurt Goldbruch (13. August 1919 bis 19. April 1945) 8. Staffel, Ritterkreuz am 28. Januar 1945.

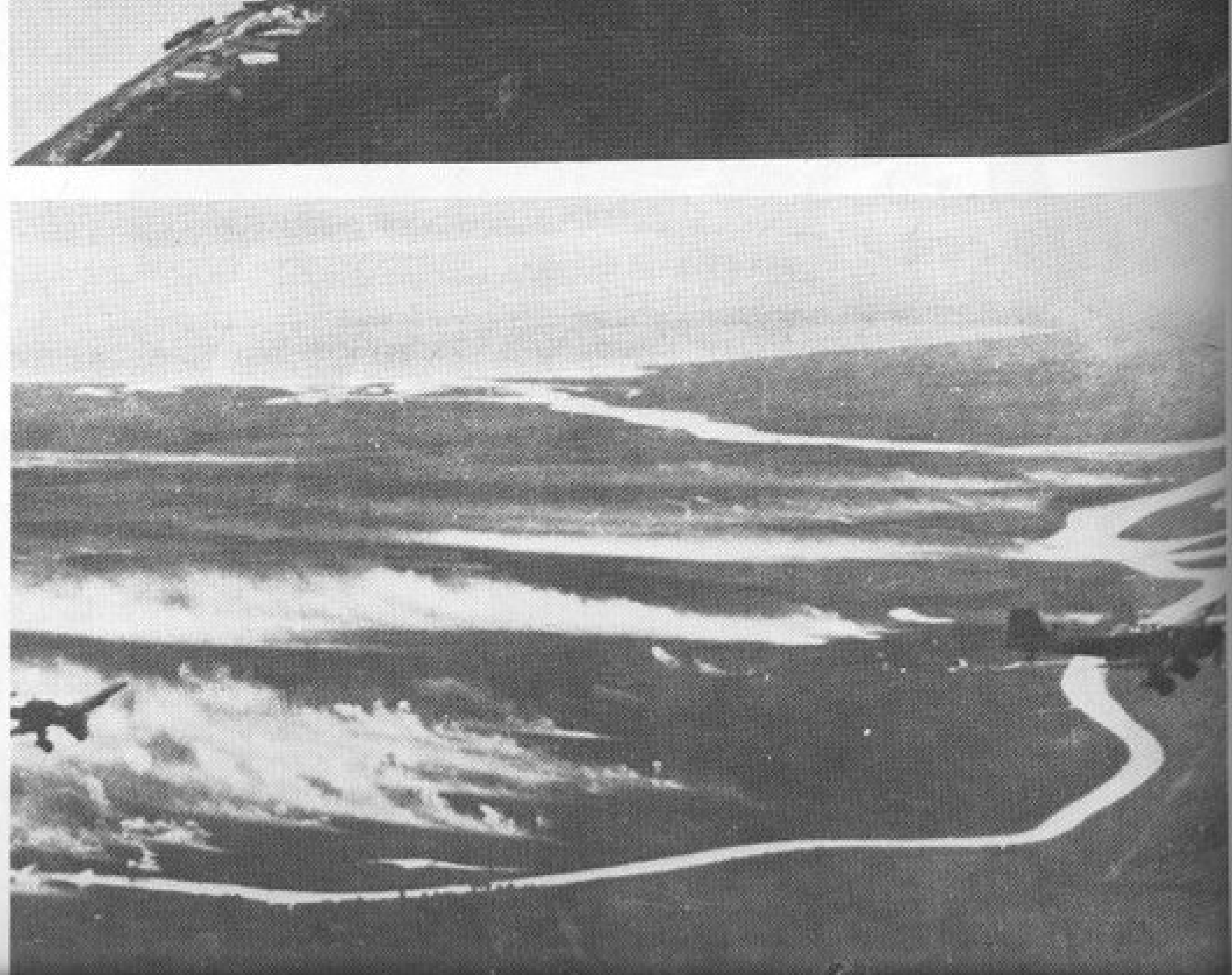
Mit Bomben und Bordwaffen wurde bereits in den ersten Tagen des Krieges die polnische Luftwaffe ausgeschaltet.



Ein typisches Bild vom Stukaeinsatz im Osten. Bei dem Orte B. war die Straßenbrücke durch Stukavolltreffer zerstört worden. Die von den Sowjets errichtete Notbrücke wurde sofort wieder von einem Sturzkampfflieger vernichtet, der nach erfolgreichem Bombenwurf eben wieder hochzieht.



Vor einer neuen Offensive: in den frühen Morgenstunden bereiteten die Ju 87 den Übergang über einen Fluß vor. Der vom Winde seitlich getriebene Rauch der Bombenexplosionen läßt die Wirkung des Angriffes nachhaltig erkennen.





Generalmajor Hubertus Hitschhold, General der Schlachtflieger (7. Juli 1912 bis 10. März 1966), Eichenlaub zum Ritterkreuz am 31. Dezember 1941 (Nr. 57)



Besprechung an der Ostfront: v. l.: Oberst Adolf Galland als General der Jagdflieger, Oberleutnant Druschel, damals Kommandeur der II.(Schlacht)/LG 2, mit dem Rücken zum Beschauer Major Hubertus Hitschhold, damals Kommodore des Schlachtgeschwaders 1.

Major Theodor Nordmann (18. Dezember 1918 bis 19. Januar 1945)
Eichenlaub mit Schwertern am 17. September 1944 (Nr. 98). Mindestens 1300 Feindflüge. (Das Bild zeigt ihn nach der Rückkehr vom 1111. Feindflug.



Einsatzbesprechung beim Schlachtgeschwader 3: In der Mitte Kommodore Oberstleutnant Kurt Kuhlmey, Ritterkreuz am 15. Juli 1942, links: Gruppenkommandeur der III. Gruppe Major Theodor Nordmann, rechts: Geschwaderadjutant Hauptmann Johann von Bargen (14. Oktober 1944 bis 6. Juli 1944), Ritterkreuz am 19. September 1942.



Oberstleutnant Preßler und Major Lang flogen am 1. Mai 1944 mit einer Ju 52 zu neuen Aufgaben in das Reichsgebiet. Major Lang übernahm Anfang Juni das Schlachtflieger-Schulgeschwader 101 in Wischau bei Brünn (nur wenige Kilometer von seinem Geburtsort entfernt) und erhielt dort am 4. Juli 1944 die nach seinem 1000. Feindflug beantragten Schwerter zum Eichenlaub. Als am 9. Februar 1945 Oberst Rudel bei Fürstenwalde verwundet wurde, übernahm Major Lang vertretungsweise das Schlachtgeschwader 2 »Immelmann«. Sein erster Einsatz über deutschem Gebiet am 13. Februar 1945 gegen Panzer zwischen Goldberg und Bunzlau wurde sein letzter Kriegsflug, da sich die FW 190 nach der Landung überschlug.
Nach dem Krieg blieb Lang bei einem Stuka-Kameraden in Heilbronn, wurde nach der Schulhelferprüfung Volksschullehrer in Gundelsheim am Neckar, bis er im Mai 1946 als ehemaliger Offizier auf Anordnung der amerikanischen Militärregierung entlassen wurde.
Nachdem Lang im November 1946 die Zuzugsgenehmigung nach Neumünster in Holstein erhalten hatte, heiratete er dort 1947, wurde Maurer, legte seine Gesellenprüfung ab, besuchte 1950 die Bauschule in Bremen, wo seine Eltern nach der Vertreibung aus Schlesien ihre neue Heimat gefunden hatten. Bis 1955 war er in Bremen als Ingenieur für Hochbau tätig. Am 1. Januar 1956 trat Lang in die Bundeswehr ein. Sein großer Kummer, nicht wieder fliegen zu dürfen. Die Ärzte meinten, eine Venenerkrankung sei den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Aber in 1008 Einsätzen tat sie auch ihren Dienst. Lang wurde Kommandeur der Truppenschule der Luftwaffe, seit 1961 als Oberst, war ab 1963 bis zu seiner Pensionierung 1971 Leiter der Abteilung Infrastruktur im Wehrbereich II. Heute lebt Oberst a. D. Lang in Hannover, nach wie vor am fliegerischen Geschehen lebhaft interessiert.

THEODOR NORDMANN

Obwohl der jüngste unter den höchst ausgezeichneten Schlachtfliegern, mit 26 Jahren Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern, ist über Theodor Nordmann am wenigsten bekannt. Sprichwörtlich war sein Draufgängertum. Dementsprechend seine Erfolge und daraus sind die hohen Auszeichnungen zu verstehen. Niemand weiß mehr die genaue Zahl seiner Feindflüge. Es müssen zwischen 1300 und 1500 gewesen sein. Manche Geschwaderkameraden schätzen die Zahl seiner Einsätze noch höher. Umso tragischer, daß Nordmann, unbesiegt vom Gegner, durch den Zusammenstoß mit einem Kameraden den Fliegertod erlitt.
Der Rechtsanwaltsohn aus Dorsten in Westfalen, geboren am 18. Dezember 1918, kam am 1. November 1937 zur Luftwaffe, wurde am 1. August 1939 Leutnant und nach seiner Ausbildung zur I.(St.)/186 (T) versetzt. In

Hauptmann Mahlke fand er einen verständnisvollen Kommandeur, der sein fliegerisches Können und seine Einsatzfreudigkeit sehr schätzte. Während des Frankreich-Feldzuges, in dem Nordmann 60 Einsätze flog, erhielt er am 24. Mai 1940 das EK II. Als die Gruppe am 9. Juli 1940 in III./St.G. 1 umbenannt wurde, flog Nordmann weiterhin in der 7. Staffel, nunmehr in der Schlacht um England. Nach 66 Feindflügen wurde ihm am 29. August 1940 das EK I verliehen. Im Frühjahr 1941 hatte Leutnant Nordmann bei Einsätzen im Mittelmeerraum zweimal großes Soldatenglück. Über Malta zerschoß ihm am 26. Februar 1941 ein Flaktreffer die Sauerstoffanlage, die ein Riesenloch in den Rumpf sprengte – beim gleichen Einsatz zerfetzte ein weiterer Flaktreffer die Fläche der Kommandeursmaschine. Daß Leutnant Nordmann und Hauptmann Mahlke den Flug zurück über das Meer noch meisterten, bewies ihr fliegerisches Können und die Qualitätsarbeit der deutschen Industrie. (Siehe Bild Seite 36.) Auf dem Verlegungsflug nach Afrika erschrak Nordmann nicht wenig, als sein Motor mitten über dem Meer plötzlich einen Kolben»fresser« hatte. Nordmann blieb keine andere Möglichkeit, als zu »wassern« und blitzschnell die Ju 87 zu verlassen. Zwei Tage trieb er im Schlauchboot im Mittelmeer. Man hatte in der Gruppe verständlicherweise schon die schlimmsten Befürchtungen. Da tauchte Nordmann strahlend wie immer in Tripolis auf. Was war geschehen? Ein italienisches ziviles Wasserflugzeug der Luftverkehrslinie entdeckte das Schlauchboot. Kurz entschlossen wasserte der Pilot mit seiner vollbesetzten Maschine neben dem Schlauchboot, nahm den völlig durchfrorenen Nordmann auf und flog mit diesem unfreiwilligen Passagier weiter nach Tripolis.
Im Mai 1941 stand Nordmann mit der III./St.G. 1 im Einsatz gegen Kreta und zeichnete sich vor allem in der Schiffsbekämpfung aus. Im Osten zählte Nordmann vom ersten Tag an zu den erfolgreichsten Flugzeugführern der Gruppe. Als Leutnant und Flugzeugführer der 7. Staffel wurde er am 17. September 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In fast 200 Einsätzen hatte er bis dort 5000 BRT Schiffsraum versenkt, 52 000 BRT beschädigt, gelangen ihm Volltreffer auf Hafen- und Flugplatzanlagen auf Malta, vernichtete er 21 Panzer, davon 19 im Osten, schaltete 14 Flakbatterien aus. Als Oberleutnant wurde er Ende 1941 Kapitän der 8. Staffel, flog am 20. August 1942 als erster deutscher Flieger des Zweiten Weltkrieges seinen 600. Einsatz, stand damit einsatzmäßig an der Spitze aller Flugzeugführer der deutschen Luftwaffe! Zwei Tage später setzte er beim vierten Tageseinsatz seinen 50. Panzer außer Gefecht. Nachdem Nordmann im Februar 1943 seinen 700. Feindflug gemeldet hatte, wurde ihm am 16. März 1943 als 214. Soldaten der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. 1944 wurde Hauptmann Nordmann Kommandeur der III./SG 3 im Nordabschnitt der Ostfront. Im Mai rüstete er die Gruppe auf FW 190 um. In der Abwehrschlacht um Kurland flog Nordmann seinen 1000. Einsatz, im August

1944 seinen 1111. (Siehe Bild Seite 128.) Am 17. September 1944 wurde sein ununterbrochener Einsatz mit der Verleihung der Schwerter zum Eichenlaub ausgezeichnet. Major Nordmann erhielt diese hohe Auszeichnung als 98. Soldat der Wehrmacht. Am 19. Januar 1945 stürzte Major Nordmann nach einem Zusammenstoß mit seiner FW 190 in der Nähe von Insterburg tödlich ab . . . In der Zeit seines Einsatzes mit der Ju 87 war Oberfeldwebel Gerhard Rothe sein Bordfunker und Bordschütze.

HUBERTUS HITSCHHOLD

In einer englischen Betrachtung über die Ju 87, ihren Einsatz und ihre Bedeutung heißt es: »Hitschhold leistete mit den beschränkten Möglichkeiten, die für seine Anordnungen noch zur Verfügung standen, vortreffliche Arbeit«! Kürzer und treffender könnte man den Einsatz des bewährten Stuka- und Schlachtfliegers in seiner Aufgabe als General der Schlachtflieger nicht beurteilen. Kein Wunder, daß der eben 32jährige Offizier am 1. Januar 1945 einer der jüngsten Generäle der deutschen Wehrmacht im Range eines Generalmajors wurde. Hitschhold erlebte eine der interessantesten Karrieren der Deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.
Am 7. Juli 1912 im Forsthaus von Kurwien, Kreis Johannisberg in Ostpreußen geboren, trat Hitschhold nach dem Abitur am 1. April 1930 in die Reichswehr ein. Er gehörte sofort zu jenem Kontingent des Heeres, das für die fliegerische Ausbildung vorgesehen war. Vom April 1930 bis März 1931 erwarb Hitschhold auf der Deutschen Verkehrsfliegerschule in Schleißheim seine Flugscheine. Eine halbjährige Jagdfliegerausbildung in Lipezk in Rußland schloß sich an, ein Lehrgang, aus dem eine ganze Reihe später berühmter Flieger des 2. Weltkrieges hervorging. Am 1. Oktober 1931 kam der ausgebildete Flieger Hubertus Hitschhold in das 2.(Pr.) Reiterregiment, wurde 1932 Fahnenjunker, am 1. August 1933 Leutnant. Für all jene Soldaten des Heeres und der Marine, die in der DVS oder in Rußland als Flieger ausgebildet worden waren, erfolgte 1935 die Versetzung zur neu aufgestellten Luftwaffe. Hitschhold selbst wurde bereits am 1. Januar 1935 versetzt, erhielt am 18. April seinen Militär-Flugzeugführerschein und wurde am 1. Oktober 1935 Oberleutnant. Hitschhold gehörte beim Wiederaufbau der Luftwaffe zu den ersten Sturzkampffliegern, flog in der ersten Sturzkampfgruppe, in der I./Stuka 163 in Cottbus mit dem Traditionsnamen »Immelmann«, die am 1. Mai 1939 in die I./St.G. 2 umbenannt wurde. Hitschhold war seit 1937 Staffelkapitän, seit 1938 Hauptmann. Am Nachmittag des ersten Kriegstages flog die Gruppe ihre ersten Einsätze – es war gar nicht leicht, nun unter kriegsmäßigen Umständen die befohlenen Ziele zu erreichen . . . Noch mitten im Polenfeldzug erhielt Hitschhold als einer der ersten Soldaten der

Wehrmacht am 15. September das EK II. Am 1. Oktober 1939 wurde Hauptmann Hitschhold Kommandeur der I. Gruppe, nachdem der bisherige Kommandeur, Major Dinort, das Geschwader übernahm. Unter der Führung von Hitschhold wurde die I./St.G. 2 im Westfeldzug eine der erfolgreichsten Stuka-Gruppen, die an allen Abschnitten half, Infanterie und Panzer den Weg zu ebnen. Die Einsätze der Gruppe sind durch folgende Namen gekennzeichnet: Fort Eben Emael, die Forts Pontisse und Flamelle bei Lüttich, St. Trond, wo eine feindliche Jagdstaffel überraschend angegriffen und vollkommen zerstört wurde, Alost, Tirlemont, Loewen. Im Raume von Gemblaux wurde entscheidend zur Vorbereitung eines Panzerangriffes zum Durchbruch durch die Dylestellung beigetragen. Bei Boulogne, Calais, Dünkirchen und Graveline wurde die Einschiffung englischer Truppen erheblich verhindert. Dabei versenkte die Gruppe drei Zerstörer, einen Kreuzer, drei Transporter, traf weitere Einheiten schwer, »so daß die Gruppe insgesamt 164 000 BRT Schiffsraum versenkt oder schwer beschädigt hat«. Beim Übergang über die Aisne wurden bei Soissons sechs Batterien vernichtet. Im Raume Nesle-Roye brachten die Ju 87 Gegenangriffe feindlicher Panzer zum Stehen. Brückenköpfe des Heeres über die Aisne wurden durch weitere Angriffe gesichert. Auch die Übergänge über Marne und Seine sind durch die I./St.G. 2 ermöglicht worden. Bei der Verleihung des Ritterkreuzes am 21. Juli 1940 wurde Hitschhold »ein Repräsentant der erfolgreichen Stukawaffe« genannt. Zwei Tage vorher war der Kommandeur bereits Major geworden.
Nach den verlustreichen Kämpfen gegen Seeziele im Kanal und in der Schlacht um England verlegte das Stukageschwader 2 »Immelmann« in den Balkan. Die Gruppe von Hitschhold zeichnete sich in den Schluchten des Balkans, über den Häfen von Griechenland, bei der Eroberung von Kreta, vor allem aber in der Luft-See-Schlacht um Kreta besonders aus. Die I./St.G. 2 unter Hitschhold versenkte mehrere Schiffe, darunter die Zerstörer »Greyhound« (22. Mai 1941) und am Tage darauf »Kelly« und »Kashmir«, (23. Mai 1941) die nach Bombenvolltreffern in wenigen Minuten sanken und beschädigte eine Reihe von weiteren Schiffseinheiten.
Im Osten hatte Major Hitschhold gleich am zweiten Kriegstag großes Glück. Bei Tiefangriffen auf Truppenkolonnen auf der Straße Wilna–Kowno wurde der Kommandeur abgeschossen. »Es war eine wilde Jagd und ein ziemliches Durcheinander, die Gruppe weit auseinandergezogen, jeder für sich in ›Paternoster-Tiefangriffen‹,« berichtet Freitag, damals Kapitän der 3. Staffel. Freitag und sein Bordfunker Herzog waren die einzigen, die Hitschholds Funknotruf hörten und ihn auch notlanden sahen. Trotz der Nähe der feindlichen Truppen landeten sie und holten den Kommandeur und seinen Bordfunker heraus. Am nächsten Tag traf eine besondere Anerkennung des Kommandierenden Generals von Richthofen ein, »für die Befreiung der Besatzung Major Hitschhold, des Gruppenkommandeurs, durch Landung

neben dem abgeschossenen Flugzeug und Übernahme ins eigene Flugzeug tief im Feindesland.« Nach den erfolgreichen Kesselschlachten des ersten Kriegsjahres im Osten, die durch die gefürchteten Angriffe der Stukas vorbereitet und möglich wurden, sollte Major Hitschhold seine Erfahrungen weiter vermitteln und wurde am 16. Oktober 1941 zum Kommandeur der Sturzkampffliegerschule 1 in Wertheim ernannt. Dort spürte er in der Ausbildung junger Flugzeugführer bereits die Auswirkungen des Krieges, Material- und Benzinmangel machten sich bemerkbar. Für seinen Einsatz an allen Frontabschnitten wurde Major Hitschhold am 31. Dezember 1941 als zweitem Stukaflieger das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen, es war das 57. in der deutschen Wehrmacht.
Im Juni 1942 aber ging Major Hitschhold wieder an die Front. Am 18. Juni übernahm er in den schweren Kämpfen des erneuten Vormarsches im Südabschnitt der Ostfront als Kommodore das bislang einzige Schlachtgeschwader der Luftwaffe, das Schlachtgeschwader 1. Die Namen Sewastopol, Kaukasus, Don- und Tschir-Front und nicht zuletzt Stalingrad kennzeichnen die Einsatzschwerpunkte des Geschwaders im Sommer und im Herbst 1942. Das Geschwader flog Me 109, Hs 123 und die ersten Hs 129, Flugzeugtypen, die für die Schwere der Aufgabe gegen die immer stärker werdende Abwehr zu diesem Zeitpunkt des Krieges nicht mehr geeignet waren. Der Initiative des Kommodores Hitschhold war es zu danken, daß sein Geschwader, das Schlachtgeschwader 1, als erster Verband der Nahkampfflieger auf die schnellere und stärkere FW 190 umgerüstet wurde, eine Tatsache, die er immer wieder für alle Schlachtflieger forderte und schließlich später als General der Schlachtflieger auch durchsetzen konnte. Im Spätherbst 1942 wurden die Staffeln des Geschwaders nacheinander zur Umschulung auf FW 190 zurückgezogen. Am 17. Dezember 1942 kam der Befehl zur einheitlichen Gliederung und Ausrüstung des Geschwaders mit drei Gruppen zu je drei Staffeln FW 190 und eine Panzerjägerstaffel mit Hs 129. Am 1. Februar 1943 wurde der Kommodore Oberstleutnant. In diesen Wochen und Monaten des Frühjahrs 1943 flog das Geschwader zur Unterstützung des Heeres im Kuban-Brückenkopf, im Raume Charkow und bei Noworossijk. Im Mai 1943 war die Umrüstung, die Neugliederung des Geschwaders abgeschlossen. Hitschhold hatte sein Ziel erreicht. Am 10. Juni 1943 übergab er das Geschwader an einen seiner bewährten Gruppenkommandeure, an den neuen Kommodore, Oberstleutnant Alfred Druschel. Hitschhold selbst wurde Fliegerführer bei der Luftflotte 2 auf Sardinien und in Italien.
Nach dem plötzlichen Fliegertod von Dr. Ernst Kupfer berief das Oberkommando der Luftwaffe Hitschhold am 12. November 1943 zum General der Schlachtflieger. Hitschhold setzte sofort die von Dr. Kupfer begonnene Umrüstung und Neugliederung der Schlachtflieger fort. In allen Details verwertete er seine jahrelange Fronterfahrung. Unter seiner Führung lief die

Produktion der Ju 87 aus, jenes Flugzeuges, das zu Beginn des Krieges weltberühmt geworden war. Die Umrüstung auf FW 190 wurde beschleunigt. Im Herbst 1944 gab es nur noch eine einzige Stukagruppe, die III./SG 2, mit der Oberst Rudel bis zum Kriegsende im Einsatz gegen Panzer flog. Zum Inspizienten der Tagesschlachtflieger holte Hitschhold Oberstleutnant Druschel in seinen Stab, für die Nachtschlachtflieger Major von Maubeuge. Ihr Einsatz wurde vor allem unter Hitschhold besonders ausgebaut. Am 1. Juli 1944 wurde Hitschhold Oberst, am 1. Januar 1945 endgültig Waffengeneral und Generalmajor. Er forcierte alle Aufgaben des Waffengenerals. Trotz aller Bemühungen aber konnte Hitschhold als General der Schlachtflieger zu diesem späten Zeitpunkt des Krieges viele Fehler der Vergangenheit nicht mehr ausbügeln. Niemand kannte die Sorgen der Front, die des Heeres und die der Flieger besser als er, der als Staffelkapitän und Gruppenkommandeur jahrelang im Einsatz stand, der selbst an allen Fronten Hunderte von Einsätzen geflogen war, der alle Flugzeugtypen fliegerisch meisterlich beherrschte, der als Kommodore Einsatz und Führung an der Front kannte und der als General der Schlachtflieger die gesamte Übersicht hatte und von dieser Dienststelle aus auch die wenigen noch verbliebenen Möglichkeiten erschreckend sah. In einer späteren Betrachtung und Würdigung seiner Aufgabe taucht immer wieder jenes Wort auf, mit dem der bekannte Kampfflieger Werner Baumbach Aufstieg und Untergang der Deutschen Luftwaffe kennzeichnete: Zu spät...
Der tiefste Stand der Schlachtfliegerei war nach Meinung Hitschholds das Jahr 1943 – veraltete Flugzeuge, Personalmangel, Benzinmangel, Mangel an Reifen, vorübergehend auch 2-cm-Munitionsmangel.
Die Dienststelle des Generals der Schlachtflieger und damit das Zusammenfassen der Stuka- und Schlachtverbände, aller Verbände der Nahkampfflieger, unter einem Waffengeneral erfolgte nach der Ansicht von Hitschhold viel zu spät. Dadurch konnten auch viele Aufgaben nicht rechtzeitig gelöst werden, so die Zusammenfassung der fliegenden Verbände, die den Kampf im taktischen Raum führten, die Sammlung ihrer Erfahrungen und deren Auswertung sowie die Auswirkung auf die Ausbildung; ferner die einheitliche technische Planung für die Schlachtverbände, ebenso der Ausbau der Zusammenarbeit mit dem Heer und nicht zuletzt die so dringend notwendige Verbandsführerschulung.
Die technische Planung war schon in der Zeit vor dem Krieg nicht genügend vorausschauend. Trotz der bis 1943 immer stärker werdenden Abwehr wurde die Ausrüstung der Stukaverbände mit der Ju 87 beibehalten, die schon bei Kriegsbeginn nicht mehr als modernes Flugzeug anzusprechen war. Nachteilig wirkte sich auch die verspätete Entwicklung von Raketenwaffen aus. Die Bekämpfung von Zielen besonderer Art wie Panzer und Schiffe hätte mit modernen Waffen bedeutend wirksamer sein können. Auch die Entwicklung auf dem Gebiete der Wurfkörper und entsprechender Visiere wurde zu spät

begonnen. Der Schlachtfliegerei zeigte sich hier ein Weg, Ziele auch aus niedrigen Höhen und größeren Entfernungen wirkungsvoll bekämpfen zu können, ohne in den Flakschutz des Zieles hineinfliegen zu müssen. Das Fehlen von Raketen-Bomben oder Abwurfbehältern, die eine gute Wirkung bei Tiefangriffen erbrachten, machte sich besonders bei den russischen Offensiven, die zum Teil in Schlechtwetterperioden geführt wurden, bemerkbar.
Hitschhold hatte auch kein Verständnis dafür, daß die zu einem wirksamen Einsatz von Schlachtverbänden notwendige eigene Aufklärung 1942 aufgelöst wurde. Sie mußte unbedingt durch die Schlachtverbände selbst geflogen werden.
Der entscheidende Mangel aber war ab Winter 1943/44 der Betriebsstoffmangel. Dieser ist General Hitschhold schon unangenehm aufgefallen, als er vom November 1941 bis Juni 1942 Kommandeur der Sturzkampffliegerschule Wertheim gewesen ist und damals schon im Heimatgebiet die Lehrgänge infolge Betriebsstoffmangel von zwei auf sechs Monate verlängert werden mußten. Aus dem gleichen Grund war auch die Ausbildung der jungen Flugzeugführer während der Kriegsjahre viel zu kurz. Eine Vertiefung der fliegerischen Erfahrung konnte nicht erreicht werden. Dies führte in den Reihen der jungen Flugzeugführer in den ersten Einsätzen oft zu großen Verlusten und zu geringen Erfolgen. Ebenso war der Ersatz und Nachwuchs an Offizieren in der Schlachtfliegerei viel zu gering. Wegen der Kriegslage war auch eine planmäßig Schulung von Staffelkapitänen in Verbandsführerlehrgängen äußerst schwierig, da sie weder aus der Front, noch aus Ausbildungsverbänden herausgezogen werden sollten. An einen planmäßigen Austausch Front–Heimat, um die Besatzungen rechtzeitig und ausreichend aufzufrischen, war nicht zu denken. Die Stellen von Führungsoffizieren für den Einsatz von Schlachtverbänden mit geeigneten, erfahrenen Schlachtfliegern zu besetzen war in eigenen Lehrgängen im Herbst 1944 – viel zu spät – vorgesehen und kam nicht mehr zur Durchführung. Das haben eigentlich nur die Panzergruppen – wenn auch viel zu spät – erkannt, die dann aber die Ausbildung dieser Offiziere erheblich förderten.
Trotz aller Mängel aber vertrat Hitschhold die Meinung, daß der Verlauf des Zweiten Weltkrieges gezeigt habe, daß Land- und Seeoperationen in ihrem Gelingen weitgehendst von der erfolgreichen Unterstützung durch Schlachtfliegereinsatz bedingt waren, unter der Voraussetzung, daß zwischen Schlachtfliegern, Heer oder Marine eine enge Zusammenarbeit vorhanden war und daß vor allem eine eigene Luftüberlegenheit oder gar Luftherrschaft bestand.
Generalmajor Hubertus Hitschhold lebte nach dem Kriege am Starnberger See, war nach wie vor ein begeisterter Flieger, ist aber überraschend am 10. März 1966, noch keine 54 Jahre, an einer heimtückischen Krankheit verstorben.

ASSE DER STUKA- UND SCHLACHTFLIEGER: EICHENLAUBTRÄGER

21. Eichenlaub am 14. Juli 1941: Dinort, Oskar, Oberstleutnant, Kommodore des Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«

Mit Oskar Dinort erhielt ein in Frieden und Krieg vielfach bewährter Flugzeugführer als erster Stukaflieger das Eichenlaub zum Ritterkreuz. Am 23. Juni 1901 in Berlin-Charlottenburg als Sohn eines Militärintendantursekretärs geboren, war sein Weg als Soldat bereits vorausgezeichnet. 1919 ging Dinort als Freiwilliger zum Freikorps der Gardekavallerie-Schützendivision, wurde 1921 Fähnrich im Infanterie-Regiment Nr. 2, 1923 Leutnant. Als Leutnant gehörte Dinort bereits zu den ersten und begeistertsten Segelfliegern über den Hängen der Rhön und über den Dünen von Rossitten. Alljährlich kam er zum Wettbewerb auf die Wasserkuppe und in einem Nachtflug am 20. Oktober 1929 stellte der junge Oberleutnant (seit 1928) über den im Mondschein glitzernden Wellen der Ostsee und über den Dünen der Segelflugschule Rossitten mit 14 Stunden und 43 Minuten einen Aufsehen erregenden Weltrekord auf, nahm als Sportflieger erfolgreich am Europaflug 1930 teil und siegte im Deutschlandflug 1931 auf einer Klemm L 26, um dann wieder im motorlosen Flug über Sylt mit 31 und 32 Stunden zweimal nur knapp den inzwischen auf 36 Stunden verbesserten Weltrekord zu verfehlen.

1934 wurde Dinort zur geheimen Luftwaffe versetzt, kam zur »Reklamestaffel Mitteldeutschland«, 1935 in I./JG 132 umbenannt. Dinort blieb bis zum 31. 3. 1935 Hauptmann beim Stabe. Dann holte ihn Ernst Udet als Generalstabsoffizier ins Reichsluftfahrtministerium nach Berlin. Unter Udet war Dinort als Hauptmann in der Inspektion der Jagdflieger maßgeblich an der Erprobung der Jagd- und Sturzkampfflugzeuge der im Aufbau befindlichen Luftwaffe beteiligt. Vom 20. Februar 1936 bis 15. März 1937 war er Kommandeur der III./JG 134. Als Sportflieger holte er sich kurz darauf den Klassensieg im Zugspitzflug 1937. 1937 Major, führte er ab 1938 eine der ersten Stuka-Gruppen, 1939 in I./Stuka-Geschwader 2 umbenannt. Im Polenfeldzug bewies er mit 40 Einsätzen seinen persönlichen Mut und schuf die Voraussetzung für die Erfolge seiner Gruppe. Am 15. Oktober 1939 wurde Major Dinort der erste Kommodore des Stuka-Geschwaders 2 »Immelmann«. Volle

zwei Jahre blieb er an der Spitze des Geschwaders, wurde selbst bis zum Oberst befördert. Im Westen war das Geschwader beteiligt an der Vorbereitung des Unternehmens bei Eben Emael, unterstützte den Durchbruch an der Maas, die Einsätze auf die Forts Brachon, Ponpisse und Flemalle, führte die Angriffe auf Arras, Boulogne und Calais sowie Tiefflüge auf britische Transporter und Kriegsschiffe vor Dünkirchen. Dafür wurde er als Major am 20. Juni 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Nach weiteren Erfolgen in der Schlacht um England und im Osten erhielt Oberstleutnant Dinort am 14. Juli 1941 als erster Stukapilot das Eichenlaub, wurde der 7. Eichenlaubträger der Luftwaffe. Am 15. Oktober 1941 gab Oberst Dinort das Geschwader an den bisherigen Gruppenkommandeur Major Paul-Werner Hozzel ab. Dinort wurde ab 1942 mit zahlreichen technischen Sonderaufgaben betraut und 1944 Kommandeur der 3. Fliegerschuldivision mit unterstellter Fliegerbildschule. Der Generalmajor kehrte erst 1947 aus Gefangenschaft zurück. Der immer tätige Dinort baute sich in Köln die modernste Lichtpaus-Anstalt von Nordrhein-Westfalen auf, opferte seine ganze Freizeit einer alten Lieblingsidee, dem Bau von Schlagflügelflugzeugen. Zur Erforschung des Vogelfluges weilte er in Chile, erwarb noch 1964 mit 63 Jahren das Hochsee-Patent für Segeljachten. Mitten in den Vorbereitungsarbeiten für eine Expedition mit Segelschiffen nach Chile starb er plötzlich am 27. Mai 1965 in Köln.

22. Eichenlaub am 14. Juli 1941: Storp, Walter, Major und Kommodore des SKG 210

Storp, Walter, geboren am 2. Februar 1910 in Schnecken, Elbniederung/Ostpreußen, erlebte während des Zweiten Weltkrieges eine der interessantesten und vielfältigsten Laufbahnen der deutschen Luftwaffe. Storp war Staffelkapitän, zweimal Gruppenkommandeur, dreimal Geschwaderkommodore, zweimal Divisions-Kommandeur von Kampffliegereinheiten. In allen Dienststellungen gab er der Waffe entscheidende Impulse. Storp war Seeoffizier und wechselte 1935 von der Marinefliegerei zur Luftwaffe, wurde 1938 Staffelkapitän der 1. Bordfliegerstaffel und nach seiner Beförderung zum Hauptmann in den Führungsstab der Luftwaffe für die Bearbeitung von Entwicklungsfragen versetzt.

Im Polenfeldzug flog er in der Zerstörergruppe des Lehrgeschwaders 1, wurde als hervorragender Flieger anschließend Staffelkapitän der Ju 88-Erprobungsstaffel. Im Norwegenfeldzug erhielt er als erster Offizier seines Geschwaders das EK I. Als Kommandeur der III./KG 4 tat er sich immer wieder während des Frankreichfeldzuges und in der Schlacht um England durch Sondereinsätze gegen Punktziele hervor. Hierfür erhielt Storp am 21. Oktober 1940 das

Ritterkreuz. Als zur Unterstützung des Erdkampfes im Frühjahr 1941 das Schnellkampfgeschwader 210 aufgestellt wurde, ernannte man am 24. April 1941 Storp zum Kommodore. Es flog im Mittelabschnitt der Ostfront vor der Panzerspitze Guderians. Für diesen Einsatz und die Erfolge des Geschwaders zur Unterstützung der Erdtruppe in der Offensive des Jahres 1941 wurde Storp am 14. Juli 1941 als 22. Soldat der deutschen Wehrmacht mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Ende 1941 holte man Storp in den Führungsstab der Luftwaffe, September 1942 wurde er Kommodore des KG 6, 1943 als Oberst Fliegerführer in Italien, bei Kriegsende Generalmajor und Kommandeur der 5. Fliegerdivision in Norwegen.

52. Eichenlaub am 31. Dezember 1941: Weiß, Otto, Major und Gruppenkommandeur der II.(Schlacht)/LG 2

Der erste Eichenlaubträger der Schlachtfliegerei war der damalige Kommandeur Otto Weiß, dem am Silverstertag 1941 als 52. Soldaten der Wehrmacht diese hohe Auszeichnung verliehen wurde. Weiß hatte auch als erster Offizier der Truppe am 18. Mai 1940 mit dem Ritterkreuz, die zu diesem Zeitpunkt höchste deutsche Kriegsauszeichnung, erhalten. Als einer der ersten Soldaten wurde Otto Weiß am 17. Mai 1940 namentlich hervorgehoben. Diese drei Tatsachen allein beweisen die Bedeutung dieses Mannes für die Luftwaffe, insbesondere aber für die Schlachtfliegerei, für die er fliegerisch wie taktisch die größten Leistungen vollbrachte.
In der Begründung zur Ritterkreuzverleihung heißt es schlicht: »Wegen persönlicher Tapferkeit und schneidigem Einsatz seiner Gruppe beim Eingreifen in den Erdkampf im Westfeldzug.« In Wahrheit hatte Hauptmann Weiß die schmale Sichel des deutschen Vorstoßes zum Kanal vor einer tödlichen Flankenbedrohung durch starke feindliche Panzerkräfte bei Cambrai gerettet. Hauptmann Weiß lag mit seiner Gruppe auf einem Feldflugplatz 6 km nördlich von Cambrai, als ein schwer beschädigter Nahaufklärer vom Typ He 46 im Tiefflug den Platz querte und der Flugzeugführer – da sein Beobachter schwer verwundet war – die Meldung abwarf, daß nördlich des Platzes etwa 50 französische Panzer und 150 LKW's mit Infanterie zum Angriff anrollten. Hauptmann Weiß griff sofort mit seinen Hs 123-Schlachtflugzeugen an, verständigte noch die auf dem Nachbarplatz liegende Jagdgruppe I./JG 21 unter Hauptmann Ultsch und setzte wirkungsvoll Flakgeschütze der I./Flakreg. 33 ein. Ohne Eingreifen des Heeres vernichtete die Schlachtfliegergruppe im Zusammenwirken mit der Flakartillerie wenige Kilometer nördlich des eigenen Platzes 40 Feindpanzer. Ohne Zweifel wären nach den Panzern starke Heereskräfte des Gegners aus dem Wald von Mormal vorgestoßen, aber durch die Umsicht von Hauptmann Weiß und den Mut

dieser Flieger war der starke feindliche Flankenangriff abgewehrt worden. Mitten im Frankreichfeldzug wurde Hauptmann Otto Weiß spontan am 18. Mai 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.
Otto Weiß, am 25. September 1907 in Breslau geboren, trat 1926 in die Polizeischule in Frankenstein in Schlesien ein. 1931 wurde er Offiziersanwärter, 1933 Polizei-Leutnant. Als Oberleutnant gehörte er zu jenem Kontingent der Polizei, das zur fliegerischen Ausbildung abgestellt wurde. 1935 kam er zur Luftwaffe, wurde 1936 Hauptmann und mit der Aufstellung der II.(Schlacht)/LG 2 am 1. November 1938 Kapitän der 4. Staffel. Im Feldzug gegen Polen wurde die II.(Schlacht)/LG 2 unter dem Fliegerführer zbV (aus dem später das Nahkampf- und schließlich das VIII. Fliegerkorps entstand) zur unmittelbaren Unterstützung des Heeres eingesetzt. Als am 13. September 1939 der Kommandeur der Gruppe, Major Werner Spielvogel, von einem Erkundungsflug mit dem Fieseler Storch nicht mehr zurückkehrte, wurde Hauptmann Weiß Kommandeur der Gruppe. Beim Durchbruch der 10. Armee in rollenden Einsätzen vor den Angriffsspitzen und besonders in den Kesselschlachten bei Radom und an der Bzura sowie bei Luftangriffen gegen Modlin und Warschau erlebte die Gruppe ihre erste, hervorragende Bewährung. Von den Einsatzplätzen Altsiedel, Witkowicze, Wolworz, Mazowszany und Zalesie starteten die Flugzeugführer bis zu zehn Einsätzen am Tage mit ihren offenen Einsitzern, der Hs 123. Weiß erhielt als einer der wenigen Soldaten bereits im Polenfeldzug das EK II (15. September) und EK I (2. Oktober 1939).
Im Feldzug gegen Frankreich unterstützte die Gruppe im VIII. Fliegerkorps die ersten entscheidenden Schlachten um Maastricht und Eben Emael, den Maas-Übergang der 6. Armee, die Kämpfe bei Lüttich und Namur. Bei Cambrai kam es zu dem geschilderten entscheidenden Einsatz. Dann begleitete die Gruppe den Weg der Panzer bis zum Meer. In der Schlacht bei Dünkirchen, dem neuen Vormarsch an der Somme, den Verfolgungskämpfen bis zur Seine, bei dem Oise-Übergang, beim Durchbruch durch die französische Aisne-Front und den Verfolgungskämpfen über die Loire bis in die Normandie und Bretagne flog die Gruppe erfolgreich in der unmittelbaren Erdkampfunterstützung.
Nach Umrüstung der Gruppe in Braunschweig-Waggum auf Me 109 flog die Gruppe ab September von Calais aus Angriffe mit Bomben und Bordwaffen gegen küstennahe Ziele in Südengland. Im Frühjahr 1941 erhielt die Gruppe wieder eine verstärkte Hs 123-Staffel. Ab April war die II.(Schlacht)LG 2 mit zwei Staffeln Me 109 und einer Staffel Hs 123 im Balkanfeldzug eingesetzt.
Mit Beginn des Krieges im Osten kämpfte die Gruppe mit drei Staffeln Me 109 und einer verstärkten Staffel Hs 123 im VIII. Fliegerkorps im Mittelabschnitt. Sie unterstützte den Durchbruch der 9. Armee und Panzergruppe 3 durch die Grenzbefestigungen, bei den Kesselschlachten von Bialystok und Minsk, den

Vorstoß auf Smolensk und den Kampf der Panzergruppe 2 über die Dnjepr-Übergänge. Die Gruppe flog an allen Schwerpunkten, Anfang August im Nordabschnitt, Ende September wieder im Mittelabschnitt in der Doppelschlacht von Brjansk-Wjasma und im Vorstoß auf Kalinin. In den Abwehrkämpfen um Kalinin im Oktober verteidigte sie tagelang den eigenen Platz, noch bei schlechtestem Wetter in 50 m Höhe fliegend, gegen fortgesetzte sowjetische Panzer- und Infanterieangriffe. Dann begleitete die Gruppe bei Schneetreiben und minus 20 bis 30 Grad die Angriffsschlacht im Raume vor Moskau. Weiß selbst hatte um diese Zeit bereits 450 Feindflüge und wurde am 31. Dezember 1941 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet.
Ab Januar 1942 wurde aus dieser Gruppe das erste Schlachtgeschwader aufgestellt und Major Weiß der erste Kommodore. In Werl wurde aus der II.(Schlacht)/LG 2 der Stab und die I. Gruppe des Schlachtgeschwaders 1, in Lippstadt wurde die II. Gruppe neu aufgestellt. Die Ausrüstung wurde durch die ersten Hs 129 ergänzt. Im Mai 1942 kämpfte das Geschwader im Südabschnitt der Ostfront und flog allein beim Unternehmen Kertsch 1467 Einsätze, davon 1028 auf Me 109, 259 auf Hs 123 und 180 auf Hs 129. Am 18. Juni 1942 übergab Major Weiß sein geliebtes Geschwader, mit dem er seit dem ersten Kriegstag ununterbrochen im Einsatz stand, mit dem sich der legendäre Ruhm verband, die letzten offenen Maschinen der Militärgeschichte geflogen zu haben.
Aus seiner reichen Erfahrung heraus wurde Otto Weiß zum Begründer des Panzerjagdkommandos aus der Luft. Ein »Versuchskommando für Panzerbekämpfung« wurde Ende 1942 in Rechlin aufgestellt. Während sich die Ju 88 P und die Me 110 aus fliegerischen und technischen Gründen in der Panzerjagd nicht bewährten, kamen die Ju 87 D-1 und die Hs 129 B-2 und G-2 im Einsatz zur Heeresunterstützung zu guten Erfolgen. Bei der Luftflotte 4 wurde im Februar 1943 in Chortiza ein Panzerjagdkommando »Weiß« zusammengestellt, das mit großem Erfolg durchgebrochene Panzer bekämpfte. Aus diesem Einsatz entstand der »Führer der Panzerjägerstaffeln«. Galland berief um diese Zeit Major Weiß als Inspizient für Schlachtflieger in den Stab beim General der Jagdflieger, ab Juli 1943 wurde Weiß Inspekteur, bis im September Generaloberst Günther Korten die neue Dienststelle des Generals der Schlachtflieger schuf. Am 1. November 1943 wurde Otto Weiß Oberst, 1944 bis Kriegsende in den Stab der Luftflotte 6 berufen. Otto Weiß starb 1955 in Kiel.

57. Eichenlaub am 3. Januar 1942: Hitschhold, Hubertus, Major und Gruppenkommandeur der I./Stuka-Geschwader 2 »Immelmann« (siehe genaue Lebensdarstellung).

70. Eichenlaub am 9. Februar 1942: Kaldrack, Rolf, Hauptmann und Gruppenkommandeur der II./SKG 210

Rolf Kaldrack, geboren am 25. Juni 1913 in Stargard in Pommern, war von frühester Jugend an ein begeisterter Flieger und wurde bereits vor dem Zweiten Weltkrieg durch seine Fernflüge nach Afrika bekannt. Im Krieg gehörte Kaldrack sehr bald zu den erfolgreichsten Flugzeugführern der Zerstörerwaffe auf Me 110. Er beherrschte dieses fliegerisch schwierige Flugzeug meisterhaft. Im Westfeldzug wurde Kaldrack Kommandeur der II./ZG 1, deren Hauptaufgabe der Begleitschutz für Kampffliegerverbände gewesen ist. In der Schlacht um England wurde die Gruppe umbenannt in III./ZG 76. »Obwohl die Gruppe ihre Hauptaufgabe im Schutz von Kampfverbänden erblickte, konnte sie unter seiner Führung 112 Abschüsse verzeichnen, von denen elf durch den Gruppenkommandeur persönlich erfolgten.« Dafür wurde Hauptmann Kaldrack am 2. November 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.
Als im Frühjahr 1941 das SKG 210 in Frankreich aufgestellt wurde, bildete Kaldracks Gruppe nunmehr die II./SKG 210. Das Geschwader unterstand dem X. Fliegerkorps und bekämpfte von Merville aus britische Geleitzüge im Kanal und Punktziele in Südengland. Im Mai 1941 wurde das Geschwader von der Westfront abgezogen, in Werl und Lippstadt aufgefrischt und stand vom 22. Juni 1941 an im Schwerpunkt der Angriffe im Mittelabschnitt der Ostfront. Hauptmann Kaldrack führte seine Gruppe zu großen Erfolgen in zahlreichen Tiefangriffen bei der Unterstützung der Heeresverbände vor der Frontspitze. Dabei erzielte Kaldrack weitere zehn Luftsiege. Sein 21. Abschuß am 3. Februar 1942 wurde ihm zum Verhängnis. Die abgeschossene MIG-1 stürzte sich nach einem Luftkampf bei Toropez auf seine Me 110 und riß sie mit in die Tiefe. Posthum wurde Hauptmann Rolf Kaldrack am 9. Februar 1942 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet.

77. Eichenlaub am 17. Februar 1942: Hagen, Walter, Oberstleutnant und Kommodore des Stuka-Geschwaders 1

Auch Walter Hagen gehörte zu den Pionieren der Zivil- und Militärluftfahrt. Am 16. März 1897 in Kiel als Sohn eines Kaufmanns geboren, wurde er 1915 Kriegsfreiwilliger bei einem Husaren-Regiment. 1917 erreichte er seine Versetzung zur 1. Seeflieger-Abteilung, sein erster Einsatz führte ihn über Flandern. Nach dem Ersten Weltkrieg war Hagen zunächst selbständiger Kaufmann, ging aber mit der Wiederzulassung der zivilen Luftfahrt in Deutschland 1924 als Flugzeugführer zu Junkers, erlebte dort die ganze Entwicklung bis 1928. 1930 führte Hagen bei Heinkel den ersten Katapultstart

auf Schiffen durch. 1935 kam er als Hauptmann zur neuaufgestellten Luftwaffe, arbeitete bis 1937 im Reichsluftfahrtministerium und stellte 1938 als Major die Flugzeugträgergruppe mit 41 Ju 87 auf, stand in Polen im Einsatz und führte im Westen als Gruppenkommandeur Einsätze gegen Flugplätze, beim Maas-Übergang, auf feindliche Panzeransammlungen, zur Unterstützung des Vormarsches bis zur Kanalküste durch und schließlich auf Schiffe auf der Reede von Boulogne, auf die Zitadelle und auf Calais durch. In Dünkirchen zerstörte der Verband zwei Schleusen, im Vormarsch nach Süden bei Cosne die Loire-Brücke, bei Beaune wichtige Bahnanlagen und einen Munitionszug. Dann wurde Major Hagen Kommodore des Stuka-Geschwaders 1 und am 21. Juli 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Das Geschwader führte er in den vielen harten Einsätzen im Osten bis 30. März 1943. Als Oberstleutnant war er dabei am 17. Februar 1942 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet worden. Als Oberst übergab Hagen das Geschwader an Oberstleutnant Gustav Preßler. Hagen selbst wurde Flieger-Führer 3 bei der deutsch-italienischen 1. Panzer-Armee, führte als Generalmajor Luftwaffenverbände in Ostserbien, die am 10. Oktober 1944 im OKW-Bericht hervorgehoben wurden. Am Ende des Krieges war Hagen Generalleutnant. Er lebte dann wieder in seiner Geburtsstadt Kiel und starb nach einem langen Krankenlager am 24. November 1963.

99. Eichenlaub posthum am 8. Juni 1942: Freiherr Robert-Georg von Malapert, genannt von Neufville, Hauptmann und Gruppenkommandeur der II./Schlacht-Geschwader 1

Freiherr von Malapert gehörte zu den ältesten Sturzkampffliegern, erwarb sich bereits im Frieden besondere Verdienste um den Ausbau der Stukawaffe und zählte im Zweiten Weltkrieg zu den ersten Flugzeugführern, die jene erstaunlich hohe Zahl von 500 Feindflügen erreichten. Als Zweitältester von sechs Geschwistern am 7. August 1912 in Darmstadt geboren, studierte er nach dem Abitur von 1932 bis 1934 Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Darmstadt, ehe er im Herbst 1934 im Inf.-Reg. in Augsburg Soldat wurde. Auf der Kriegsschule 1935 in Potsdam war er Schüler von Rommel, als Oberfähnrich kam er im Herbst 1936 nach Salzwedel zur Luftwaffe. Mit der Beförderung zum Leutnant am 1. April 1937 wurde er als Flugzeugführer zur I/165 nach Schweinfurt versetzt und flog dort die Hs 123 und Ju 87. Mit der Neugliederung der Geschwader im Sommer 1939 kam von Malapert als Oberleutnant zum Stuka-Geschwader 1 und erhielt sehr bald eine Staffel in der II. Gruppe bei Hauptmann Keil. Mit Kriegsbeginn zeichnete er sich als Flugzeugführer immer wieder aus, als Staffelkapitän war er Vorbild. In Polen wurde von Malapert mit dem EK II, in Frankreich mit dem EK I

ausgezeichnet. Im Kampf gegen England versenkte seine Staffel über 100 000 BRT, darunter vier Kriegsschiffe. von Malapert war an diesen Erfolgen mit 20 000 BRT beteiligt. An der Ostfront wurde das Geschwader im Mittelabschnitt im Rahmen des VIII. Fliegerkorps eingesetzt. Im schnellen Vormarsch des Jahres 1941 wirkte sich seine taktisch hervorragende Führung auf den Ausgang mehrerer Schlachten bedeutsam aus. So wurde ihm im Dezember 1941 mit Rudel das erste, eben geschaffene Deutsche Kreuz in Gold überreicht. Bereits am 6. Januar 1942 erhielt der Oberleutnant nach 315 Einsätzen das Ritterkreuz verliehen. Kurz darauf wurde er Hauptmann und Kommandeur der II. Gruppe. In der Frühjahrs-Offensive 1942 erhöhte er als einer der ersten Flugzeugführer die Zahl seiner Feindflüge sehr rasch auf 500. Nach dieser Zahl wurde von Malapert auf Urlaub geschickt. Nach seiner Rückkehr lag die Gruppe vor Moskau. Eine wichtige Brücke machte der Gruppe schwer zu schaffen. Der Kommandeur zerstörte sie im gewagten Tiefangriff mit Volltreffer. Es war sein 510. Feindflug. In der starken Flakabwehr bekam seine Ju 87 einen Kühlertreffer. Das bedeutete sofortige Notlandung. von Malapert konnte eben noch im Niemandsland aufsetzen. Mit seinem Bordfunker, Oberfeldwebel Mees, versuchte er, die eigenen Linien zu erreichen. Bei Sprung-auf wurde er von einem russischen Scharfschützen tödlich getroffen. von Malapert ist am 21. Mai 1942 gefallen. Posthum wurde ihm am 8. Juni 1942 das 99. Eichenlaub verliehen.

116. Eichenlaub am 2. September 1942: Sigel, Walter, Oberstleutnant und Kommodore Stuka-Geschwader 3

Sigel, einer der Pioniere der Sturzkampffliegerwaffe und einer der großen Stuka-Flieger der ersten Kriegsjahre. Geboren am 12. Januar 1906 in Ulm, war Sigel bereits Diplom-Kaufmann, ehe er Anfang 1934 als Schütze im Inf.-Reg. 10 seine militärische Laufbahn begann. Als Oberfähnrich ging er 1935 zur Luftwaffe, war bereits 1939 Hauptmann und Kommandeur der »Grazer Gruppe«, der I./St.G. 76, jener Unglücksgruppe, die bei einer Vorführung am 15. August 1939 in der Neuhammer Heide durch eine aufliegende Nebelschicht 13 Besatzungen verlor. Diesen Einsatz hat Sigel als Mensch und Offizier nie ganz überwunden. Vielleicht war das auch ein Grund mit, daß Sigel mit Kriegsausbruch im Einsatz für sich keine Schonung kannte. Nach Polen zeichnete er sich erneut im Westen aus. Durch Angriffe auf Truppenansammlungen in Südbelgien erleichterte seine Gruppe den Vormarsch der Erdtruppen im Raume Libramont–Givet. Für die Panzer wurde der Übergang über die Semsis erzwungen. Magionotlinie südlich Sedan, Laon, La Fére, St. Pol, Lens, Arras, Bethune, Aiens kennzeichnen den weiteren Weg bis zum Kanal. Bei Troyes wurden zwei Brücken zerstört, bei Calais und

Dünkirchen feindliche Kriegsschiffe angegriffen. Für diesen Einsatz wurde Sigel bereits am 21. Juli 1940 als Hauptmann und Kommandeur mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Dann verlegte die Gruppe und schließlich das ganze Geschwader mit drei Gruppen nach Afrika, wurde dort für zwei Jahre der ständige Begleiter von Rommel, auf den Vormärschen wie auf den Rückzügen. Sigel wurde 1941 als Major Kommodore des Geschwaders. Für den Einsatz in Afrika und im Mittelmeerraum wurde Sigel als Kommodore und Oberstleutnant am 2. September 1942 das 116. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen. Am 1. April 1943 übergab er das Geschwader an Major Kuhlmey, der bislang die II. Gruppe führte. Sigel wurde Oberst und Fliegerführer in Norwegen. Dort starb er am 8. Mai 1944 mit einem Fieseler-Storch den Fliegertod.

117. Eichenlaub, posthum am 3. September 1942: Zemsky, Johann, Hauptmann und Gruppenkommandeur der II./Stuka-Geschwader 1

Zemsky, geboren am 11. April 1909 in Wien, kam aus dem Mannschaftsstand, erwarb sich aber durch besondere Auszeichnung auf der Bundeserziehungsanstalt in Wien und der Theresianischen Militärakademie das Offiziers-Patent. 1928 wurde er Kanonier in der Wiener Artillerie-Abteilung, 1930 Korporal, 1934 Feuerwerker, 1936 Leutnant. Als Leutnant wurde er 1938 in die Luftwaffe übernommen, wenige Monate später Oberleutnant. Zemsky war ein hervorragender Flieger, für sein Draufgängertum schon als junger Leutnant im Österreichischen Bundesheer bekannt, durch die Heiterkeit seines Wesens immer beliebt. Zu Kriegsbeginn wurde Zemsky Staffelkapitän im Sturzkampf-Geschwader 1, zeichnete sich als Flieger vom ersten Tag an aus. Nachdem er am 1. September 1940 Hauptmann geworden war, wurde er Gruppenkommandeur der II. Gruppe, flog allein in den schweren Abwehrkämpfen im Winter 1941/42 über 300 Einsätze und wurde am 4. Februar 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Über den Steppen vor Stalingrad erreichte er im Sommer 1942 seinen 500. Feindflug, sein Bordfunker gleichzeitig seinen 400. Einsatz. Noch bevor Stukas und Infanterie die Wolga erreichten, wurde Zemsky am 28. August 1942 von der Flak abgeschossen. Posthum wurde dem Kommandeur der II./Stuka-G 1 das 117. Eichenlaub der Wehrmacht am 3. September 1942 verliehen.

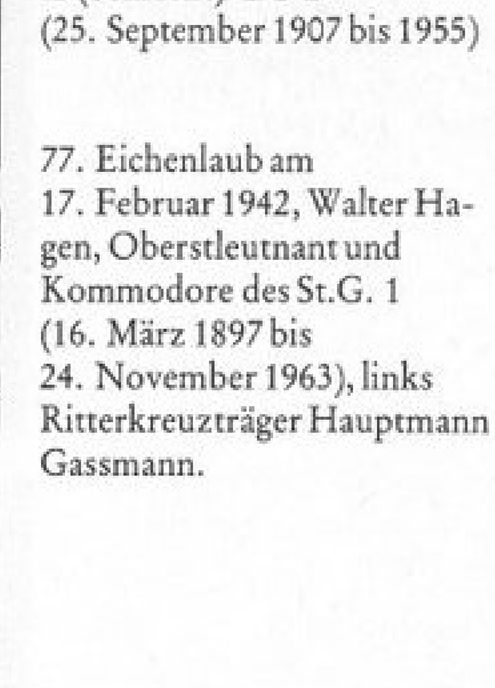
118. Eichenlaub am 3. September 1942: Druschel, Alfred, Hauptmann und Gruppenkommandeur der I./Stuka-Geschwader 1 (siehe genaue Lebensbeschreibung).





Eichenlaubträger der Schlachtflieger (von links nach rechts).

52. Eichenlaub am 31. Dezember 1941: Otto Weiß, Major und Gruppenkommandeur der II.(Schlacht)/LG 2 (25. September 1907 bis 1955)



77. Eichenlaub am 17. Februar 1942, Walter Hagen, Oberstleutnant und Kommodore des St.G. 1 (16. März 1897 bis 24. November 1963), links Ritterkreuzträger Hauptmann Gassmann.





99. Eichenlaub posthum am 8. Juni 1942: Freiherr Robert-Georg von Malapert, Hauptmann und Kommandeur der II./SG 1 (7. August 1912 bis 21. Mai 1942)

116. Eichenlaub am 2. September 1942 Walter Sigel, Oberstleutnant und Kommodore St.G. 3 (12. Januar 1906 bis 8. Mai 1944)





117. Eichenlaub am 3. September 1942: Johann Zemsky, Hauptmann und Kommandeur der II./St.G. 1 (11. April 1909 bis 28. August 1942)

174. Eichenlaub am 8. Januar 1943: Bruno Dilley, Hauptmann und Kommandeur der I./St.G. 2 (29. August 1913 bis 31. August 1968)

Von links nach rechts:

193. Eichenlaub am 19. Februar 1943: Helmut Bruck, Hauptmann und Kommandeur der I./St.G. 77

363. Eichenlaub am 3. Januar 1944: Walther Krauß, Hauptmann und Kommandeur der III./St.G. 26 (11. März 1917 bis 17. Juli 1943)



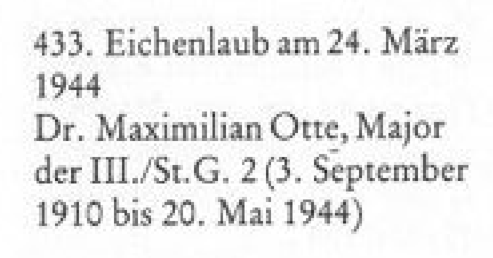






615. Eichenlaub am 30. September 1944 Georg Jakob, Major und Kommodore des SG 10.

618. Eichenlaub am 30. September 1944 Herbert Bauer, Hauptmann und Kommandeur der I./SG 2.



433. Eichenlaub am 24. März 1944 Dr. Maximilian Otte, Major der III./St.G. 2 (3. September 1910 bis 20. Mai 1944)

481. Eichenlaub am 20. Mai 1944 Karl Henze, Major und Kommandeur der I./SG 77









619. Eichenlaub am 10. Oktober 1944 Franz Kieslich, Hauptmann und Kommandeur der III./SG 77

629. Eichenlaub am 24. Oktober 1944 Gustav Schubert, Oberleutnant und Flugzeugführer in der 9./SG 1 (11. November 1916 bis 20. Januar 1945)



505. Eichenlaub am 27. Juni 1944 Horst Kaubisch, Major und Kommandeur der I./SG 1.

506. Eichenlaub am 24. Juni 1944 Hendrik Stahl, Oberleutnant und Staffelkapitän in der III./SG 2









630. Eichenlaub am 24. Oktober 1944 Johann Schalanda, Oberleutnant und Staffelkapitän der 3./SG 1 (gefallen am 26. März 1945)

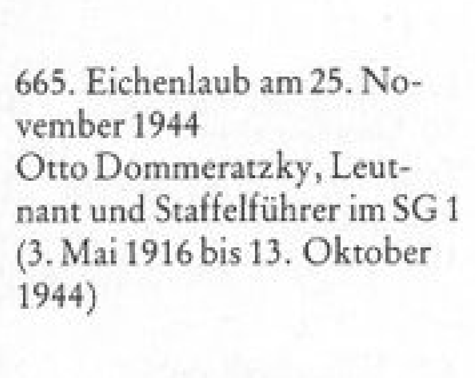
631. Eichenlaub am 24. Oktober 1944 Helmut Leicht, Major und Kommandeur der III./SG 10 (2. November 1916 bis 22. Juni 1944)





632. Eichenlaub am 24. Oktober 1944
Günther Tonne, Major und Kommodore des SKG 10 (21. Mai 1916 bis 15. Juli 1943)

661. Eichenlaub am 25. November 1944
Hubert Pölz, Hauptmann und Kommandeur der I./SG 151



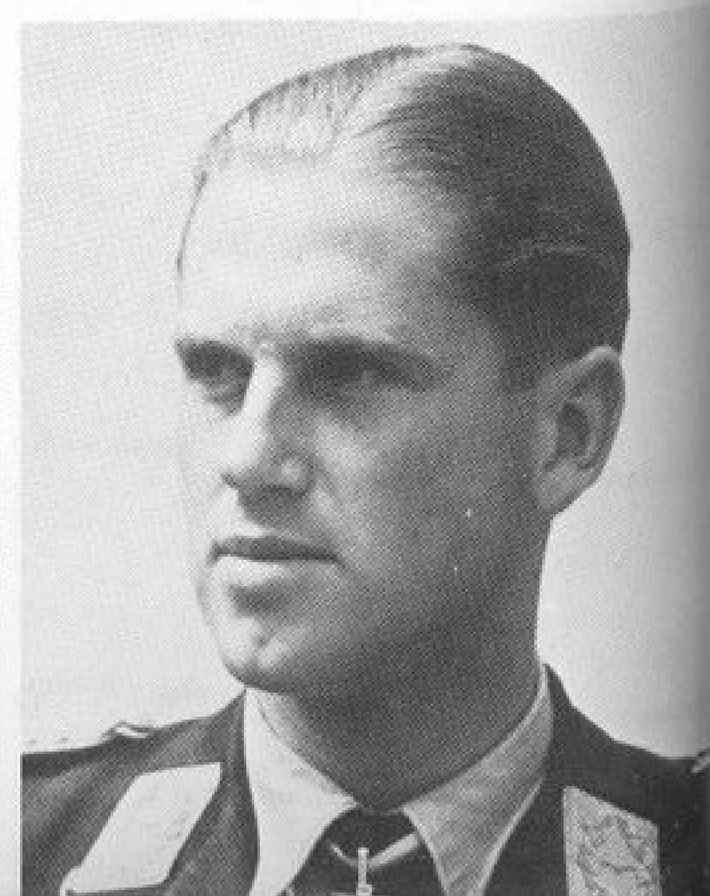




665. Eichenlaub am 25. November 1944
Otto Dommeratzky, Leutnant und Staffelführer im SG 1 (3. Mai 1916 bis 13. Oktober 1944)

666. Eichenlaub am 25. November 1944
Karl Kennel, Hauptmann und Kommandeur der II./SG 2





684. Eichenlaub am 20. Dezember 1944
Andreas Kuffner, Hauptmann und Staffelkapitän der 10. (Pz)/SG 3. (30. Mai 1918 bis 30. April 1945)

711. Eichenlaub am 24. Januar 1945
Kurt Dahlmann, Major und Kommandeur der NSG 20.



139. Eichenlaub am 30. Oktober 1942: Schenck, Wolfgang, Hauptmann und Gruppenkommandeur der I./ZG 1

Schenck, Wolfgang, geboren am 7. Februar 1913 in Windhuk in Südafrika, war einer der vielseitigsten Flugzeugführer im Zweiten Weltkrieg, gepaart mit einem großen technischen Verständnis. Schenck flog in der I./ZG 1 gegen Polen und Frankreich, war ab September 1940 Staffelkapitän in der bekannten Erprobungsgruppe 210 und blieb dies auch von der 1. Staffel, als die Gruppe im April 1941 in die I./SKG 210 umbenannt wurde. Für seine Erfolge im Westen und in den Tiefangriffen im Osten wurde Oberleutnant Schenck am 14. August 1941 das Ritterkreuz verliehen. Zu diesem Zeitpunkt hatte er in der Abwehr feindlicher Jäger bereits neun Luftsiege errungen. Anschließend übergab man dem hervorragenden Flieger eine Staffel zur Erprobung der Me 210. Am 1. Januar 1942 wurde er Kommandeur der I./SKG 210, die um die gleiche Zeit in die neue I./ZG 1 umbenannt wurde. Erneut bewährte sich Schenck im Einsatz, wurde Hauptmann und erhielt am 30. Oktober 1942 das Eichenlaub Nummer 139 der deutschen Wehrmacht. 1943 führte Schenck vom 3. Januar bis 10. Oktober das Schlachtgeschwader 2 im Mittelmeerraum, bis man ihn am 11. Oktober als Inspizienten in den Stab des Generals der Schlachtflieger berief. Eine neue, technisch und fliegerisch gleich schwierige Aufgabe erhielt Schenck im Juni 1944 mit der Bombenwurferprobung der Me 262 und er gleichzeitig zum Führer des Einsatzkommandos mit dem »Blitzbomber« Me 262 bestimmt wurde. Am 1. November 1944 übernahm Schenck das auf Jagdfliegerei umgestellte KG 51 (J). Er erzielte neben seiner Arbeit mit den Erprobungskommandos und den Erfolgen bei Tiefangriffen insgesamt 18 Luftsiege. Bei Kriegsende war Schenck als Oberstleutnant Inspizient für Strahlflugzeuge.

148. Eichenlaub am 30. November 1942: Lang, Friedrich, Hauptmann und Staffelkapitän der 1./St.G. 2 »Immelmann« (siehe ausführliche Lebensbeschreibung)

149. Eichenlaub am 28. November 1942: Boerst, Alwin, Oberleutnant und Staffelkapitän der 3./St.G. 2 »Immelmann« (siehe ausführliche Lebensbeschreibung)

172. Eichenlaub am 8. Januar 1943: Frank, Heinz, Oberleutnant und Staffelkapitän der 3./SG 1

Heinz Frank, geboren am 12. Dezember 1914 in Arnstadt in Thüringen, zählte

zu den ersten Schlachtfliegern in der Luftwaffe und flog bereits vor dem Kriege in der II.(Schlacht)/LG 2. Seine größten Erfolge erzielte er an der Ostfront. Als im Januar 1942 Major Weiß Kommodore des neu aufgestellten Schlachtgeschwaders 1 wurde, Hauptmann Alfred Druschel die I. Gruppe übernahm, wurde Frank als Oberleutnant Kapitän der 3. Staffel. Die von der II.(Schlacht)/LG 2 in I./SG 1 umbenannte Gruppe wurde in den Südabschnitt der Ostfront verlegt. Frank flog noch immer die Hs 123. In der Schlacht um Charkow erkannte er am 25. Mai 1942 als einer der ersten den großangelegten sowjetischen Durchbruchsversuch. In rollenden Einsätzen griff er sofort mit seiner Staffel an und schuf so die Voraussetzung für die erfolgreiche Kesselschlacht. Dann griff die Gruppe mit 1467 Einsätzen in den Kampf um Kertsch ein. Als sich die deutschen Truppen zum Sturm auf die Halbinsel Kertsch bereit machten, und zum Landungsunternehmen die ersten Sturmboote am Parpatschgraben durch das Wasser jagten, hielt Frank durch Bombenwurf und Bordwaffenfeuer den Feind am Boden fest. Nach über 500 Einsätzen wurde ihm am 3. September 1942 das Ritterkreuz verliehen. Frank blieb ununterbrochen im Einsatz und hatte bereits im November 1942 über 700 Einsätze geflogen. In der Abwehr feindlicher Jagdangriffe gelang ihm auch der Abschuß mehrerer Flugzeuge. Der erfolgreiche Schlachtflieger wurde dafür am 8. Januar 1943, noch immer Oberleutnant und Staffelkapitän, mit dem 172. Eichenlaub der Wehrmacht ausgezeichnet. Frank wurde Hauptmann und führte nach der Neuorganisation der Schlachtgeschwader als Major bis Juli 1944 die II./SG 2. Dann übernahm er von Hauptmann Kennel im Juli 1944 in einem Schulgeschwader die I./SG 152. Diese Gruppe wurde am 7. August 1944 in I./SG 151 umbenannt und in das Schlachtgeschwader 151 eingegliedert. Obwohl Schulgeschwader kam die I./SG 151 dann als Einsatzgruppe in Jugoslawien an die Front, wobei ihr Kommandeur schwer verwundet wurde. Major Frank verstarb am 7. Oktober 1944 in einem Lazarett.

173. Eichenlaub am 8. Januar 1943: Dr. Kupfer, Ernst, Major und Gruppenkommandeur der II./St.G. 2 »Immelmann« (siehe ausführliche Lebensbeschreibung)

174. Eichenlaub am 8. Januar 1943: Dilley, Bruno, Hauptmann und Gruppenkommandeur der I./Stuka-Geschwader 2

Dilley, Bruno, geboren am 29. August 1913 zu Gumbinnen in Ostpreußen, ist in die Militärgeschichte eingegangen durch den ersten Feindflug im Zweiten Weltkrieg am 1. September 1939 um 4,45 Uhr. Seine Aufgabe als Staffelkapitän

der 3. Staffel im Stuka-Geschwader 1 war es, die Sprengung der für den Vormarsch in Polen so wichtigen Brücke von Dirschau zu verhindern. Er startete von Elbing aus und sollte die Zündleitungen für die vorbereitete Sprengung an der Südseite des Bahndammes zwischen Bahnhof und Brücke treffen. Bei schlechtestem Wetter und dichten Nebelfetzen trifft er im gewagten Tiefflug mit der ersten Bombe des Zweiten Weltkrieges die Zündleitungen, die aber dann von den Polen rasch geflickt werden konnten, so daß sie die Brücke doch noch vor dem Einmarsch der deutschen Truppen sprengen konnten.

Bruno Dilley kam vom 22. Offiziersanwärterlehrgang der »Höheren Polizeischule Potsdam Eiche« als Leutnant 1935 zur Luftwaffe. Am 1. Juni 1938 Oberleutnant, wurde er Staffelkapitän der 3. Staffel in der bekannten Insterburger Gruppe des Stukageschwaders 1, die wie fast alle Stukagruppen die Ju 87 B flogen. Sein Bordfunker und Fliegerschütze wurde Ernst Kather aus Nürnberg, mit dem er bis zum letzten Einsatz im Zweiten Weltkrieg alle Flüge gemeinsam durchführte. Sein 2. Feindflug im Polenfeldzug galt dem Rundfunksender in Warschau, mußte auf dem Rückflug wegen Benzinmangels notlanden. Nach 24 Einsätzen in Polen führte Dilley die Staffel am 9. April 1940 nach Norwegen, eingesetzt im Kampf um Oslo, Namsos und Narvik, gegen Schiffs- und Landziele. Dabei erhielt seine Ju 87 B am 1. Mai 1940 einen schweren Flaktreffer. Niedrig über das Wasser fliegend, konnte Dilley eben noch den Einsatzhafen in Drontheim erreichen. Am 14. Juni verlegte die Gruppe nach Frankreich und erlebte noch die letzten Einsätze im Westfeldzug, ehe es gegen England ging. Nach einem Angriff auf Schiffe im Kanal am 13. August 1940 wurde die Staffel in schwerste Luftkämpfe verwickelt, Dilley aber kehrte dank seines fliegerischen Könnens trotz 55 Treffer in der Ju noch zum Einsatzhafen zurück. Noch im Herbst 1940 verlegte die Gruppe in den Mittelmeerraum. Am 16. Januar 1941 startete Dilley seinen ersten Feindflug gegen die starke Flak- und Jagdabwehr von La Valetta auf Malta. Nach der ersten Offensive gegen die britische Inselfestung wurde die Gruppe erneut verlegt, diesmal am 26. März auf den Balkan zum Feldzug gegen Jugoslawien, Griechenland und Kreta. Beim schwierigsten Einsatz in diesem Feldzug mußte Dilley – nunmehr Hauptmann – am 7. April im Niemandsland in den jugoslawischen Bergen notlanden und schlug sich mit seinem Bordfunker zu den eigenen Linien durch. Im Mai 1940 ging es nach Afrika. Die Gruppe flog Begleitschutz für den Vormarsch Rommels in der libyschen Wüste. Die Besatzungen waren nach diesem ununterbrochenen Einsatz wirklich »abgeflogen«. Dilley wurde bis Januar 1942 Leiter der Fliegerschule Wertheim, jedem Stukapiloten wohl bekannt. Dann ging es wieder an die Front. Diesmal nach Osten. Schon bei einem der ersten Einsätze wurde Dilley am 12. Februar 1942 bei einem Tiefangriff bei Staraja Russa durch Flakvolltreffer abgeschossen, mußte jenseits der Linie notlanden, überschlug sich, Dilley blieb bewußtlos

liegen. Sein Bordfunker, Oberfeldwebel Kather, holt ihn aus der Kabine. Bei bitterster Kälte schlugen sich beide in drei Tagen und Nächten zu den deutschen Truppen im Kessel von Demjansk durch. Nach 325 Einsätzen wurde Dilley als Hauptmann und Staffelkapitän am 10. Juni 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Von seinen Erfolgen seien die Vernichtung eines Panzerzuges, zweier Kasernen, je eines Munitions- und Tanklagers, sowie die von 12 Panzern, 166 LKW, 12 Geschützen und zahllosen Bunkern hervorgehoben. Dilley wurde Kommandeur der I. Gruppe des bekannten Stukageschwaders 2. Zu seinen Staffelkapitänen zählten so berühmte Sturzkampfflieger wie die späteren Schwerterträger Alwin Boerst und Fritz Lang. Dilley blieb Vorbild seiner Gruppe, ein Kommandeur von hohem Pflichtgefühl, verbindlich im Wesen, aber karg im Wort. Im Winter 1942/43 wurde er dreimal abgeschossen, konnte sich aber jedesmal wieder durchschlagen. Nach weit über 600 Einsätzen wurde Dilley am 8. Januar 1943 als 174. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Vom Mittelabschnitt der Ostfront ging es zum Südabschnitt, zum Kampf um Krim und Kertsch. Am 23. April 1943 wurde sein Ju 87 bei einem Sturzangriff auf Kertsch durch Flakvolltreffer in Brand geschossen. Dilley und Kather landeten mit dem Fallschirm im Niemandsland. Und wieder stand ihnen das Soldatenglück zur Seite. Am 16. Oktober 1943 flogen Major Dilley und sein Bordfunker Oberfeldwebel Kather ihren letzten Einsatz. Dilley wurde aus dem Fronteinsatz genommen und Kommandeur der Fliegerschule in Metz.
1956 trat Dilley in die Bundeswehr ein, wurde am 1. August 1956 Oberstleutnant. Als Kommandeur der Flugzeugführerschule A in Landsberg ging sein Wunsch, wieder fliegen zu können, in Erfüllung. Er schulte auf Düsenflugzeuge um und wurde noch mit 48 Jahren Fluglehrer der neuen Aera in der Fliegerei. Zuletzt war Dilley Kommandeur im Verteidigungskreis Reutlingen. Er starb am 31. August 1968 nach langem Leiden an einer heimtückischen Krankheit.

188. Eichenlaub am 26. Januar 1943: Preßler, Gustav, Hauptmann und Kommandeur der III./Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«.

Preßler, Gustav, geboren am 13. Oktober 1912 in Hamburg, gehörte zu den Flugzeugführern, die bereits bei der Aufstellung der Stuka-Verbände zur neuen Waffengattung der Luftwaffe kamen. Als Oberleutnant und Staffelkapitän der 4./Stukageschwader 77 flog Preßler über Polen und im Westen, wurde im Oktober 1941 als Hauptmann nach Hauptmann Steen Kommandeur der III./Stukageschwader 2 »Immelmann«, unterstützte durch Vernichtung von Panzerbereitstellungen und mehreren Batterien das Heer und verhinderte mehrfach den Durchbruch feindlicher Kräfte. Am 4. Februar 1942 erhielt er in

Dugino durch den Flottenchef Generaloberst Deßloch das Ritterkreuz. Nach über 500 Feindflügen wurde Hauptmann Preßler nach den schweren Einsätzen im Südabschnitt der Ostfront und im Raume von Stalingrad als 188. Soldat der Wehrmacht am 26. Januar 1943 das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Am 1. April 1943 wurde Preßler Kommodore des Stukageschwader 1, leitete die Umrüstung auf FW 190 und führte dann das in SG 1 umbenannte Geschwader noch bis zum 1. Mai 1944. Nach kurzer Tätigkeit bei der Deutschen Luftwaffenmission in Sofia führte Oberstleutnant Preßler bis Kriegsende das SG 104. Der Bundeswehr gehörte Oberstleutnant Preßler von 1956 bis 1965 an.

193. Eichenlaub am 19. Februar 1943: Bruck, Helmut, Hauptmann und Kommandeur der I./Stuka-Geschwader 77

Eine der überragenden Persönlichkeiten der Sturzkampf- und späteren Schlachtfliegerei war Oberst Helmut Bruck. Er begann im Stuka-Geschwader 77 als Leutnant und Flugzeugführer und war im gleichen Geschwader in wenigen Jahren Oberst und Geschwaderkommodore. Darüber hinaus zählt Bruck zu den wenigen Kommodores der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg, die zwei Jahre lang ein Geschwader führten. Allein die Tatsache, daß er mit 30 Jahren Geschwaderkommodore gewesen ist, daß man einem Hauptmann die Führung eines Geschwaders übertrug und daß er mit 31 Jahren Oberst wurde, beweist die ausgesprochene Führernatur des Fliegers und Offiziers Bruck. »Ein Staatsstück«, nannte ihn ein gleichalteriger Kommandeur.
Helmut Bruck, am 16. Februar 1913 in Kitlitztreben, Kreis Bunzlau, geboren, trat nach dem Abitur in die Polizeischule Bremen ein. 1935 wurde der gesamte Offiziers-Lehrgang zur Luftwaffe versetzt. Bruck kam nach seiner fliegerischen Ausbildung am 1. April 1936 zur Fliegergruppe I./165 nach Kitzingen und blieb praktisch bis 1945 bei dieser Einheit, auch wenn sie im Laufe der Jahre mehrfach die Bezeichnung wechselte. Unter Junck erlebte er seine Jagdfliegerausbildung. Als aber die He-Typen von der Hs 123 und Ju 87 abgelöst wurden, entstand aus dem Verband die Stuka-Gruppe I/165. Geschwaderkommodore war Major Schwartzkopff, Gruppenkommandeur Hauptmann Dinort. Und Bruck erhielt als Oberleutnant am 1. November 1938 die 1. Staffel. Am 1. Mai 1939 wurde die Gruppe in I/Stuka-G 51 umbenannt und schon 14 Tage später mit der Verlegung nach Hermsdorf in I/Stuka-G 77.
Vom ersten Kriegstag an zeichnete sich Bruck aus, trug bereits am 13. September das EK II. Nach dem Polenfeldzug verlegte das Geschwader nach dem Westen. Eben Emael, Maas-Übergang, Dünkirchen kennzeichnen

den Weg des Geschwaders. Bruck erhielt am 22. Mai das EK I. In der Schlacht um England fielen kurz nacheinander die Kommandeure der I. Gruppe, Hauptmann Freiherr von Dalwigk am 13. Juli, Hauptmann Meisel am 18. August 1940 beim letzten Einsatz der Stukas gegen England. Der junge Oberleutnant Bruck wurde am 20. August 1940 Gruppenkommandeur. Unter seiner Führung, ab 1. April 1941 als Hauptmann, nahm die Gruppe am Balkanfeldzug teil, vor allem von Arad aus gegen die Metaxas-Linie. Dann verlegte die I./St.G. 77 nach Sprottau zur Auffrischung, die meisten Besatzungen fuhren auf Urlaub. Die Lage in Kreta benötigte weitere Stuka-Unterstützung. Bruck stellte aus den verbliebenen Besatzungen eine Gruppe auf und flog von Molai aus Einsätze gegen die Insel im Mittelmeer.
An der Ostfront galt die Unterstützung des Stuka-G. 77 dem Vormarsch der Panzereinheiten von Guderian im Mittelabschnitt von der Zitadelle Brest-Litowsk bis Smolensk. Dann brannte es im Südabschnitt. In niedrigster Höhe vernichtete Bruck durch Volltreffer eine wichtige Brücke über den Dnjestr. Am 4. September 1941 wurde ihm das Ritterkreuz verliehen. »Hat seine Staffel in über 100 Einsätzen auf allen Kriegsschauplätzen im Brennpunkt der Schlacht geführt«, hieß es in der Begründung. Mehrfach holte Bruck abgeschossene Besatzungen hinter den feindlichen Linien nach tollkühnen Landungen heraus. Am 28. Februar 1942 trug Bruck seinen 300. Feindflug ins Flugbuch ein. Die Jahre 1942/43 sahen Bruck mit seiner Gruppe in den Entscheidungsschlachten um Bjelgorod, Charkow, Kursk, Poltawa und am Mius. Am 19. Februar 1943 wurde Bruck das 193. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen. Am nächsten Tag übertrug man dem Hauptmann die Führung des Stuka-Geschwaders 77, am 1. März kam die Beförderung zum Major, am 1. November 1943 zum Oberstleutnant, am 10. Januar 1944 flog Bruck seinen 800. Einsatz, am 1. Mai 1944 meldete das Geschwader seinen 100 000. Einsatz, am 3. Mai wurde es unter Nennung des Namens des Kommodores im OKW-Bericht hervorgehoben, am 1. Juni 1944 wurde Bruck Oberst. Als er am 15. Februar 1945 das Geschwader an Oberstleutnant Mößinger übergeben mußte, hatte Oberst Bruck 973 Feindflüge. Bruck übernahm das Schulgeschwader SG 151, das er in den Wirren der letzten Kriegsmonate nicht ein einziges Mal zusammenziehen konnte. Es lag auf Feldflugplätzen verstreut von Schlesien bis Österreich. Nach dem Krieg erfuhr Oberst Bruck die Erfüllung eines Jugendtraumes. Er suchte die Einsamkeit und Freiheit der Wälder: Er wurde Förster.

214. Eichenlaub am 16. März 1943: Nordmann, Theodor, Oberleutnant und Kommandeur der I./Stuka-Geschwader 1 (siehe ausführliche Darstellung).

229. Eichenlaub: am 14. April 1943: Rudel, Hans-Ulrich, Hauptmann und Staffelkapitän der 9./Stuka-Geschwader 2 (s. ausführliche Lebensbeschreibung).

230. Eichenlaub am 14. April 1943: Hozzel, Paul-Werner, Oberstleutnant und Kommodore des Stuka-Geschwaders 2

Hozzel war der Kommandeur jener Stuka-Gruppe, die durch ihren Einsatz als erste Stuka-Gruppe im Zweiten Weltkrieg in das Licht der Öffentlichkeit rückte. Es war die I./Stuka-G 1, die bekannte »Insterburger Gruppe«, später oft auch die »Hozzel-Gruppe« genannt. Hozzel selbst war ein Pionier dieser neuartigen Fliegerwaffe.
Am 16. Oktober 1910 als Sohn eines Schiffmaklers in Hamburg geboren, ging Hozzel nach dem Abitur nicht zur Marine, sondern trat 1931 als Freiwilliger in das Art.-Reg. 2 ein. April 1932 Unteroffizier, 1934 Leutnant, gehörte Hozzel zu jenen Heeres-Offizieren, die bereits beim Heer eine fliegerische Ausbildung erhielten. Nach der Ausbildung 1935 Versetzung zur Luftwaffe, 1936 Oberleutnant, am 1. September 1938 Staffelkapitän der 2./10 in Tutow, Oktober 1938 Hauptmann. Am 1. Juni 1939 übernahm Hauptmann Hozzel in Insterburg die I./Stuka-Geschwader 1. In Polen EK II und nach dem Erfolg von Hozzel und seiner Gruppe im Kampf gegen die britische Seefahrt im Nordseeraum und vor der norwegischen Küste mit der Versenkung mehrerer Kriegsschiffe und 60 000 BRT Ritterkreuz als erster Stuka-Flugzeugführer am 8. Mai 1940. Es folgten Einsätze der I./1 im Westen, gegen England, im Balkanfeldzug, gegen Kreta und im Mittelmeerraum. Auf dem Peloponnes gab Hauptmann Hozzel am 31. Mai 1941 die Gruppe an Hauptmann Sorge ab.
Am 16. Oktober 1941 übernahm Hozzel als Major das Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«, wurde als Kommodore zum Oberstleutnant befördert, führte das Geschwader in der erneuten Offensive des Jahres 1942, in der Schlacht um Stalingrad und in den schweren Abwehrkämpfen des Winters 1942/43, bildete im Februar 1943 in Dnjepropetrowsk-Süd aus den noch einsatzbereiten Teilen der Sturzkampfgeschwader 1, 2 und 77 einen »Gefechtsverband Hozzel« zur Unterstützung eines Gegenangriffes gegen durchgebrochene feindliche Kräfte. Nach Bereinigung wurde der Gefechtsverband aufgelöst und in der Zeit der Auffrischung der Stukaverbände gab Hozzel das Stukageschwader 2 »Immelmann« am 1. März 1943 in Nikolajew an Major Dr. Ernst Kupfer ab. Für seinen Einsatz wurde Oberstleutnant Hozzel am 14. April 1943 mit dem 230. Eichenlaub der Wehrmacht ausgezeichnet. Hozzel kam erst spät aus russischer Gefangenschaft zurück. In der Bundeswehr stieg er bis zum Brigadegeneral auf und ging 1971 in Pension. Nach einem bewegten Leben kehrte er im Alter in seine Geburtsstadt zurück.

231. Eichenlaub am 14. April 1943: Dörffel, Georg, Hauptmann und Gruppenkommandeur der I./Schlachtgeschwader 1

Dörffel, Georg, geboren am 27. Juli 1914 in Rengersdorf, Kreis Görlitz, gehört zu den wenigen berühmten Schlachtfliegern, die von Anfang an in dieser Truppe flogen und im Laufe des Krieges das Höchste für ihre Waffe leisteten. Dörffel begann seine militärische Laufbahn 1935 im Inf. Regt. 22, trat 1937 als Oberfähnrich zur Luftwaffe über, wurde dort zuerst Beobachter in einer Kampfgruppe, ehe er seine fliegerischen Wünsche mit der Versetzung zu den neu aufgestellten Schlachtfliegerstaffeln erfüllt sah. Er flog die Hs 123 und blieb ihr über Jahre treu. Ununterbrochen an der Front erlebte Dörffel den Krieg vom ersten Tag an den jeweiligen Schwerpunkten; denn dort wurden die Schlachtflieger als treueste Helfer der Infanterie und der Panzerspitzen gebraucht. In Polen und Frankreich flog Dörffel als Leutnant und Flugzeugführer in der II.(Schlacht)/LG 1. Als diese Gruppe am 17. Mai 1940 einen gefährlichen Angriff starker feindlicher Panzerkräfte nördlich Cambrai in die Flanke des deutschen Vormarsches durch ununterbrochenen Einsatz auszeichnete, war Dörffel einer der schneidigsten Flugzeugführer und erhielt deshalb am 21. Mai gleichzeitig das EK II und I. Nach dem Frankreichfeldzug wurde Dörffel 1940 in seiner Gruppe Staffelkapitän. Von Calais aus flog die Gruppe in der Schlacht um England gegen küstennahe Flugplätze in Südengland. Im Frühjahr 1941 verlegte die Gruppe in den Balkan, flog über Jugoslawien und vom 21. Juni 1941 an im Osten. Bei Witebsk griff Dörffel mit seiner Hs 123 entscheidend in den Erdkampf ein und meisterte wiederholt schwierige Lagen der Erdtruppe durch seinen rücksichtslosen Einsatz. Zweimal wurde er in den ersten Monaten an der Ostfront verwundet. Mit Druschel wurde ihm am 21. August 1941 als Oberleutnant und Staffelkapitän das Ritterkreuz in der I./SG 1 verliehen. Dörffel wurde einer der erfolgreichsten Schlachtflieger, ein glänzender Flieger, ein Draufgänger von unerhörtem Mut, aber mit Überlegung bei jedem Einsatz, der sich in der Bekämpfung von Panzern, Artillerie-Stellungen, Fahrzeugkolonnen und Truppenansammlungen mit Bomben und Bordwaffen als vorbildlicher Helfer und Schrittmacher der Truppen des Heeres erwies.
Am 11. Juni 1943 wurde der 29jährige Hauptmann Kommandeur der I./Schlachtgeschwaders 1. Für seine großen Erfolge in der Bekämpfung der Erdziele und für seine Luftsiege im Kampf gegen angreifende Jäger wurde Dörffel am 14. April 1943 mit dem Eichenlaub als 231. Soldat der Wehrmacht ausgezeichnet. Bei seinem 1000. Einsatz am 12. Oktober 1943 im Kampfraum Witebsk hatte Major Dörffel gegen überlegene Kräfte einen seiner schwersten Luftkämpfe zu bestehen, schoß dabei einen angreifenden Sowjetjäger ab – sein 30. Luftsieg, für einen Schlachtflieger eine ungewöhnlich hohe Zahl von Luftsiegen. Zur Jahreswende 1943/44 wurde Major Georg Dörffel als Kommodore des SG 4 an die italienische Front berufen. Von Januar bis Mai 1944 stand das Geschwader unter dem »Nahkampfführer Luftflotte 2« in harten, verlustreichen Kämpfen im Einsatz in Mittelitalien. Bei diesen

schweren Einsätzen gegen einen zahlenmäßig weit überlegenen Gegner fand Georg Dörffel, dieser mutige Offizier und hervorragende Flieger, am 26. Mai 1944 den Soldatentod. Er wurde nördlich von Rom abgeschossen.

363. Eichenlaub am 3. Januar 1944: Krauß, Walther, posthum als Hauptmann und Kommandeur der III./Stuka-Geschwader 2

Viele Fachleute hielten den Arztsohn aus Erlangen für einen der bedeutendsten Flieger des Zweiten Weltkrieges – um so tragischer die Umstände seines Todes. Krauß, geboren am 11. März 1917 in Erlangen, wurde 1934 als Inf.-Schütze Soldat, trat 1937 zur Luftwaffe über, 1938 Leutnant. Krauß wurde Aufklärer, ein Aufklärer von hohem fliegerischen Können und glänzenden navigatorischen Leistungen. Krauß hatte als Aufklärer im Frankreichfeldzug zunächst an der Oberrheinfront, am Westwall, an Mosel und Rhein, später an der Aisne, über dem Plateau von Langres und über Burgund trotz stärkster Abwehr seine Aufträge in niedrigster Flughöhe durchgeführt und Feststellungen von größter Tragweite gebracht – sowohl als Flugzeugführer wie als Beobachter. Dafür wurde er als erster Aufklärer am 29. Juli 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Zwei Tage später wurde er außer der Reihe Oberleutnant.
Auf eigenen Wunsch wurde Krauß nach dem Frankreichfeldzug zu den Sturzkampffliegern versetzt. Rudel erzählt: »Nach seiner Umschulungszeit bei mir in der E-Staffel in Graz hatte er sich als ehemaliger Aufklärer schnell in dem neuen Sektor heimisch gefühlt und wurde für unser Geschwader ein großer Gewinn.« Krauß kam zum Stuka-Geschwader 2, wurde Staffelkapitän und als Hauptmann Kommandeur der III. Gruppe. Während der Orel-Offensive im Juli 1943 – der letzten Offensive im Osten – griffen russische U 2-Bomber jede Nacht die Flugplätze der Deutschen an. Rudel berichtet: »Wir liegen zunächst in Zelten, später in Steingebäuden. Neben den Zelten sind Splittergräben; da sollen wir hin, wenn die Angriffe kommen. Ein Teil von uns schläft aber durch, weil wegen des pausenlosen, ganztägigen Fliegens die Nachtruhe unbedingt nötig ist, um am nächsten Tag wieder einsatzklar zu sein. Durch einen solchen Angriff fällt mein Freund Walther Krauß.« In der Nacht vom 16. auf 17. Juli 1943 fiel in Orel-Nord ein einziger Soldat den Bomben zum Opfer. Es war der Kommandeur, Hauptmann Krauß. Posthum wurde Krauß zum Major befördert und ihm am 3. Januar 1944 das 363. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen.

433. Eichenlaub am 24. März 1944: Dr. Otte, Maximilian, Major und Gruppenkommandeur der III./Stuka-Geschwader 2

Dr. Otte, geboren am 3. September 1910 in Rawitsch, Provinz Posen, als Sohn

eines Kreisbaurates, zählt zu den wenigen Flugzeugführern des Zweiten Weltkrieges, die über 1000 Einsätze fliegen konnten. Dr. Otte studierte in München Rechts- und Staatswissenschaft, legte sein Staatsexamen ab und promovierte zum Dr. jur., ehe er mit 25 Jahren als Offiziersanwärter in die Kriegsmarine eintrat. Ein halbes Jahr später wechselte er Ende 1935 zur Luftwaffe. Nacheinander war Otte Jagdflieger, Zerstörer und Stukaflugzeugführer. Seit Kriegsbeginn flog er im Stukageschwader 2 über Polen, im Westen, im Balkan und vor allem an der Ostfront. »Unermüdlicher, rücksichtsloser persönlicher Einsatz zeichnete diesen hervorragenden Schlachtflieger aus.« Nach Hunderten von Einsätzen zur Entlastung der Heerestruppen in den schweren Abwehrkämpfen im Winter 1941/42 wurde Dr. Otte als Oberleutnant in der III./St.G. 2 am 5. April 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Dr. Otte blieb ununterbrochen im Einsatz, wurde Hauptmann und Staffelkapitän, flog in der Schlacht um Charkow im Juli 1943 seinen 700. Einsatz. Als er im Frühjahr 1944 seinen 1000. Einsatz geflogen war, wurde ihm am 24. März 1944 als Major und Gruppenkommandeur das Eichenlaub verliehen. Viermal war Dr. Otte bei diesen Einsätzen abgeschossen worden, konnte aber noch immer mit seiner Ju 87 das Niemandsland oder die eigenen Linien erreichen. Anfang Mai kehrte Dr. Otte von seinem 1111. Einsatz zurück. Schon wenig später ist Dr. Otte am 20. Mai 1944 über Jassy im Südabschnitt der Ostfront gefallen, als er sich zu lange über dem Zielgebiet aufgehalten hatte, um die Treffer zu beobachten.

462. Eichenlaub am 25. April 1944: Stepp, Hans-Karl, Oberstleutnant und Kommodore des Schlachtgeschwaders 2 »Immelmann«

Stepp, Hans-Karl, geboren am 2. September 1914 in Giessen als Sohn eines Universitätsprofessors, studierte acht Semester Rechtswissenschaften in Tübingen, Breslau und München, ehe er 1936 als Fahnenjunker in die Luftwaffe eintrat. Nach seiner fliegerischen Ausbildung kam Stepp zum Sturzkampfgeschwader und gehört so zu den wenigen Flugzeugführern, die in der Stukawaffe vom Aufbau bis zum letzten Kriegstag flogen. Im St.G. 2 stand Stepp in Polen, über Frankreich, gegen England, im Balkanfeldzug und im Osten im Einsatz, erhielt in Polen das EK II, in Frankreich am 15. Juni 1940 das EK I. Höhepunkte seiner Einsätze waren in Warschau, Dünkirchen, Patras, die Kämpfe vor Leningrad und Moskau. Zum Jahresbeginn 1942 hatte er bereits 400 Einsätze und nach 418 Feindflügen wurde er als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./St.G. 2 am 4. Februar 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Als im Januar 1942 die IV.(Stuka)/LG 1 in die I./St.G. 5 entstand, wurde Stepp als Hauptmann Kommandeur dieser Gruppe im hohen Norden im Einsatz gegen Seeziele im Nordmeerraum und vor allem gegen den

Nachschub auf der Murmanbahn. Im Frühjahr 1943 wurde Hauptmann Stepp zur Erprobungsstelle Rechlin kommandiert und führte dort ein Kommando zur Erprobung panzerbrechender Waffen vom Flugzeug aus. Dieser Versuchsverband für Panzerbekämpfung führte zum Einsatz der Stuka- und später der Schlachtflieger gegen Panzer. Nach dem erfolgreichen Abschluß dieses Kommandos kehrte Hauptmann Stepp im Sommer 1943 zum Stukageschwader 2 an die Ostfront zurück, wurde Gruppenkommandeur und als im Oktober 1943 die Stukageschwader in Schlachtgeschwader umgewandelt wurden, Kommodore des SG 2 »Immelmann«. Am 25. April 1944 wurde das Geschwader unter Führung seines Kommodores, Oberstleutnant Stepp, im OKW-Bericht für seine Bewährung an der Ostfront hervorgehoben. Am gleichen Tage erhielt Oberstleutnant Stepp als 462. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub, hatte er doch »maßgeblichen Anteil an der erfolgreichen Abwehr feindlicher Durchbruchversuche.« Am 1. August 1944 übergab Oberstleutnant Stepp das Geschwader an Major Hans-Ulrich Rudel. Hans-Karl Stepp, am Ende des Krieges Oberst, wurde nach dem Kriege Rechtsanwalt.

463. Eichenlaub am 25. April 1944: Moebus, Martin, Major und Kommandeur der I./SG 5

Der Name Moebus ist in die Militärgeschichte eingegangen durch die Tatsache, daß er bereits im Mai 1940 durch seine Angriffe gegen starke britische Schiffseinheiten die Überlegenheit der Fliegerbombe auch über stärkste Kriegsschiffe bewies.
Moebus, Martin, als fünftes Kind eines Bauern am 9. Mai 1917 in Zeisdorf, Kreis Sorau, geboren, trat 1936 als Fahnenjunker in die Luftwaffe ein. Nach seiner fliegerischen Ausbildung wurde er im Februar 1938 Leutnant und wurde gleichzeitig zu einem Stukageschwader versetzt. Zu Kriegsbeginn flog er in der I./St.G. 1, der berühmten »Insterburger Gruppe«. Am 26. September 1939 erhielt er in Polen das EK II. Im Norwegen-Feldzug flog die I./St.G. 1 als einzige Stukagruppe. Durch ihre Erfolge gegen britische Schiffseinheiten vor der norwegischen Küste stand diese Gruppe unter Hauptmann Hozzel in den ersten Maitagen 1940 im Mittelpunkt des Weltinteresses. Damals ging die Meldung durch die Weltpresse, daß Leutnant Moebus am 3. Mai im Kampf gegen starke britische Schiffseinheiten ein Schlachtschiff versenkt haben soll. Später war die Schiffseinheit sehr umstritten. Auf alle Fälle aber handelte es sich um ein schweres Kriegsschiff. Nach den neuesten Nachforschungen soll es der schwere britische Kreuzer »Sussex« gewesen sein. Da dieser vier Doppeltürme besaß, konnte er fraglos leicht mit einem Schlachtschiff verwechselt werden. Achterdeck unter Wasser erreichte der schwere Kreuzer eben noch die schützende Bucht von Scapa Flow. Spontan erhielt Moebus am

5. Mai 1940 das EK I und wurde als einer der ersten Flugzeugführer des Zweiten Weltkrieges am 8. Mai 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Längere Zeit stand dann seine große Erfahrung im Dienste der Nachwuchserziehung. Im Osten wurde Moebus als Hauptmann Kommandeur der I./SG 5. In nahezu 800 Einsätzen versenkte Moebus mehrere Kriegsschiffe, einen Transporter von 14500 BRT, vernichtete mehr als 60 Panzer, 18 Flakbatterien, fünf Panzerzüge, sowie 600 Fahrzeuge aller Art und zerstörte zahlreiche Brücken. Nach diesem Einsatz wurde Major Moebus am 25. April 1944 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Schon wenige Wochen später fiel er am 2. Juni 1944 einem Unglücksfall zum Opfer.

481. Eichenlaub am 20. Mai 1944: Henze, Karl, Major und Kommandeur der I./SG 77

Major Henze, geboren am 20. Januar 1916 in Holzminden an der Weser, zählt mit nahezu 1200 Feindflügen zu den Flugzeugführern des Zweiten Weltkrieges mit den meisten Einsätzen. Er flog vom ersten bis zum letzten Kriegstage im Fronteinsatz. Henze trat im Frühjahr 1936 als Fahnenjunker in die Luftwaffe ein und wurde nach seiner fliegerischen Ausbildung Flugzeugführer in einem Stukageschwader. Im Zweiten Weltkrieg gehörte er ununterbrochen dem Stuka-, dem späteren Schlachtgeschwader 77 an. Er flog über Polen, Frankreich, gegen England, im Balkanfeldzug, vor allem über Serbien und vom 22. Juni 1941 an an der Ostfront. Nach 430 Einsätzen wurde Henze als Oberleutnant und Staffelkapitän der 1./St.G. 77 am 15. 7. 42 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Ende 1943 wurde er Hauptmann und Kommandeur der I. Gruppe. Fast zwei Jahre führte Karl Henze diese Gruppe – eine Zeit, die nur wenigen Kommandeuren vergönnt war. Als Major wurde ihm nach seinem 1000. Feindflug (am 26. März 1944) am 20. Mai 1944 das Eichenlaub verliehen. Bis Kriegsende erhöhte Major Henze die Zahl seiner Schlachtfliegereinsätze auf nahezu 1200. In der Bundeswehr ging Karl Henze 1970 als Oberst in Pension.

505. Eichenlaub am 24. Juni 1944: Kaubisch, Horst, Major und Kommandeur der I./Schlachtgeschwader 1

Kaubisch, Horst, geboren am 3. Dezember 1915 in Freital-Zaucherode, Kreis Dresden, als Sohn eines Monteurs, kam nach dem Abitur in Klotzsche und seiner Arbeitsdienstzeit im Emsland im Frühjahr 1936 als Fahnenjunker zur Luftwaffe. Auch Kaubisch gehörte zu den älteren Flugzeugführern im Stuka-Geschwader 77, bewährte sich als Adjutant und Staffelkapitän im

Westen, gegen England und im Balkan. Nach dem Feldzug im Südosten trug er das EK II und I. An der Ostfront wurde er Staffelkapitän der 9./Stuka-Geschwader 77, wurde am 1. Juni 1942 Hauptmann, erhielt im Juli das Deutsche Kreuz in Gold und nach über 500 Einsätzen am 16. November 1942 das Ritterkreuz. Bis dort vernichtete er mit seiner Staffel u. a. 10 Schiffe mit 43 000 BRT, 137 Panzer, neun Eisenbahnzüge, 19 Batterien, ein Flakbegleitschiff, vier Übersetzboote, 150 Kraft- und 197 bespannte Fahrzeuge, sechs Salvengeschütze und sechs Brücken. Ende 1943 wurde Kaubisch Kommandeur der I. Gruppe im Schlachtgeschwader 1 und wurde als Major am 24. Juni 1944 als 505. Soldat der Wehrmacht mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Major Kaubisch ist noch im März 1945 gefallen.

506. Eichenlaub am 24. Juni 1944: Stahl, Hendrik, Oberleutnant und Staffelkapitän in der III./Schlachtgeschwader 2

Stahl gehört zu den jüngsten Eichenlaubträgern der Luftwaffe. Geboren am 24. Juli 1921 in Kopenhagen als Sohn eines Kaufmanns, war er bei Kriegsausbruch noch beim Arbeitsdienst. Nach seiner fliegerischen Ausbildung kam Stahl Ende November 1940 zum Frontverband, erlebte beim Stuka-Geschwader 2 über dem Balkan seinen ersten Feindflug. Und noch im Kampf um Kreta versenkte er einen Zerstörer und war durch Volltreffer bei der Versenkung eines weiteren Zerstörers beteiligt. Am 8. Mai 1941 erhielt er das EK II, am 31. Juli 1941 das EK I. Zu dieser Zeit flog er aber bereits an der Ostfront. Hier gehörte er bald zu den erfolgreichsten Flugzeugführern im Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«. Innerhalb von 18 Monaten vernichtete er 66 Panzer, 74 LKW, 25 Flak- und Art.-Stellungen, vier Salvengeschütze, vier wichtige Nachschubbrücken, einen Munitionszug und schoß drei Flugzeuge ab. Als Leutnant und Flugzeugführer in der III. Gruppe wurde ihm am 23. Dezember 1942 das Ritterkreuz verliehen. In seinem Flugbuch standen bereits 550 Feindflüge. Als er über 1000 Einsätze geflogen war, wurde Stahl als Oberleutnant am 24. Juni 1944 mit dem 506. Eichenlaub der Wehrmacht ausgezeichnet. Am 23. Januar 1945 wurde Hauptmann Stahl letzter Kommandeur der III. Gruppe im SG 2 »Immelmann«. Bis Kriegsende erhöhte Stahl die Zahl seiner Feindflüge auf über 1200 und gehört damit zu den Flugzeugführern des Zweiten Weltkrieges mit den meisten Einsätzen.

615. Eichenlaub am 30. September 1944: Jakob, Georg, Major und Kommodore des Schlachtgeschwaders 10

Jakob, Georg, geboren am 27. März 1915 in Fürth in Bayern, seit frühester

Jugend ein begeisterter Flieger, erlernte als 16jähriger Oberrealschüler das A,B,C des Segelfluges, erflog sich die Internationale Silber-C und war in jungen Jahren Segelfluglehrer. Nach Abitur und Arbeitsdienst begann seine militärische Laufbahn am 5. November 1934 beim Inf.-Reg. 19 in Augsburg. Am 5. Februar 1935 trat er zur Beobachterausbildung in die Luftwaffe ein, kam zur Fliegergruppe (S) nach Tutow, die damals noch den Decknamen »Versuchsfunkpeilinstitut der deutschen elektronischen Industrie e. V.« trug. Nach der Luftkriegsschule und Flugzeugführerausbildung wurde Jakob am 1. Januar 1938 Leutnant, anschließend Kampffliegerschule Lechfeld. Aber schon am 1. Juli 1938 begann seine Stukaausbildung in der I./165 in Kitzingen, in der Stukagruppe von Schwartzkopff. Jakob flog in der 1. Staffel, auch nach der Umbenennung in I./St.G. 77, erhielt nach dem Polenfeldzug das EK II, wurde am 1. Oktober 1939 Oberleutnant und wurde in der gleichen Staffel im Westen mit dem EK I ausgezeichnet. In den ersten Stunden des Westfeldzuges flog Jakob zur Unterstützung der Eroberer des Fort Eben Emael, war beteiligt am Vormarsch nach Sedan, an der Aisne, im Brückenkopf von Abbeville und im Kampf gegen Calais. In der Schlacht um England wurde Jakob als Oberleutnant am 11. August 1940 Staffelkapitän der 2./St.G. 77, erzielte Erfolge gegen Schiffsziele und Flugplätze an der Südküste Englands. Im April 1941 verlegte seine Gruppe in den Balkan. Jakob startete mit seiner Staffel gegen die Festungsanlagen von Belgrad, stürzte auf Stellungen in der serbischen Bergwelt und schließlich gegen die stark geschützten britischen Stellungen auf Kreta. Vom ersten Tag an im Osten eingesetzt, flog Jakob im November 1941 mit seiner Staffel gegen die zahlenmäßig starke Flakabwehr von sowjetischen Bereitstellungen mit derartigem Erfolg, daß alle folgenden Flugzeuge nahezu ohne Gegenwehr angreifen konnten. Seine Ju 87 aber wurde erheblich beschädigt und nur unter Aufbietung seines ganzen fliegerischen Könnens erreichte er wieder den Einsatzhafen. Erneut zeichnete sich Jakob beim Übergang am Pruth aus, zerstörte drei Pontonbrücken über den Dnjestr, war immer wieder im Einsatz in den schweren Abwehrkämpfen im Winter 1941/42. Am 1. März 1942 Hauptmann, wurde Jakob nach 520 Einsätzen am 27. April 1942 als Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Nach einer kurzen Kommandierung in den Stab der Luftflotte 4, übernahm Hauptmann Jakob am 26. August 1942 als Kommandeur die III. Gruppe seines alten Geschwaders, Stuka-G 77. Mit dieser Gruppe kämpfte er im Nordabschnitt, verlegte zu den schweren Abwehrkämpfen des Winters 1942/43 in das Kampfgebiet am Don, unterstützte den Gegenstoß zur Wiedereroberung von Charkow. Am 1. März 1943 Major. Nach der Umschulung auf FW 190 wurde Jakob am 30. Januar 1944 Kommodore des Schlachtgeschwaders 10. Das Geschwader kämpfte unter seiner Führung an den Schwerpunkten der Ostfront, meist im Südabschnitt von der Krim bis nach Ungarn. Am 30. September 1944 wurde Major Jakob als 615. Soldat der

Wehrmacht mit dem Eichenlaub ausgezeichnet, am 1. Januar 1945 zum Oberstleutnant befördert. In den letzten Monaten des Krieges flog das Geschwader zur Unterstützung des Heeres am Plattensee und schließlich über Österreich bis zur Auflösung am 8. Mai 1945 in Zeltweg. Mit 1091 Feindflügen gehört Oberstleutnant Jakob zu den Flugzeugführern des Zweiten Weltkrieges mit den meisten Einsätzen.

618. Eichenlaub am 30. September 1944: Bauer, Herbert, Hauptmann und Kommandeur der I./Schlachtgeschwader 2 »Immelmann«

Hauptmann Bauer dürfte mit über 1300 Einsätzen nach Oberst Rudel der Flugzeugführer des Zweiten Weltkrieges mit den meisten Feindflügen sein. Ein vorbildlicher Offizier, ein schneidiger und erfahrener Flieger, flog vom ersten bis zum letzten Tag des Zweiten Weltkrieges im Stukageschwader 2 »Immelmann«, das seit Oktober 1943 in Schlachtgeschwader 2 umbenannt worden war.
Bauer, geboren am 16. April 1919 in Innsbruck, erzielte seine größten Erfolge an der Ostfront. Trotz schwerer Verwundung – ein Flaksplitter zerschmetterte ihm bei einem Angriff auf den Hafen von Kronstadt den Unterkiefer – übernahm er bald wieder seine Staffel und führte die 3./St.G. 2 in dem erneuten Vormarsch 1942 bis Stalingrad, wie in den schweren Abwehrkämpfen im Winter 1942/43 und im Jahre 1943. In über 700 Einsätzen bewährte er sich als Einzelkämpfer wie als Verbandsführer, als er am 31. Dezember 1943 als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. In noch nicht Jahresfrist erhöhte er die Zahl seiner Feindflüge auf über 1300! Anfang Mai 1944 kehrte Hauptmann Bauer von seinem 1000. Feindflug zurück, wurde Kommandeur der I. Gruppe und erhielt am 30. September 1944 als 618. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Nach Kriegsende wanderte Herbert Bauer aus und wurde in Buenos Aires ein nicht minder erfolgreicher Kaufmann.

619. Eichenlaub am 10. Oktober 1944: Kieslich, Franz, Hauptmann und Kommandeur der III./Schlachtgeschwader 77

Kieslich, geboren am 17. März 1913 in Bochum, flog bereits vor dem Kriege bei der Sturzkampffliegerwaffe, gehörte von der Aufstellung an dem Stuka-, ab 1943 Schlachtfliegergeschwader 77 an, erzielte seine größten Erfolge im Mittelmeerraum und an der Ostfront. Kertsch, Sewastopol, Rshew kennzeichnen seinen Weg im Sommer 1942. In diesen Kämpfen führte er als Hauptmann die 7./Stuka-G 77, versenkte zehn Transportschiffe mit 23 000 BRT, ein

Torpedoboot, vernichtete 134 Lastkraftwagen, sieben Flakbatterien, 17 schwere Geschütze und einen Munitionszug, erhielt als Staffelkapitän am 5. Januar 1943 das Ritterkreuz. Nach der Umrüstung auf FW 190 wurde Kieslich Kommandeur der III. Gruppe und wurde nach über 1000 Feindflügen als Hauptmann am 10. Oktober 1944 als 619. Soldat der Wehrmacht mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnet. Sein Bordfunker in all den Einsätzen mit der Ju 87 war der mit dem Ritterkreuz ausgezeichnete Oberfeldwebel Leonhard Burr.

629. Eichenlaub am 24. Oktober 1944: Schubert, Gustav, Oberleutnant und Flugzeugführer in der 9./Schlachtgeschwader 1

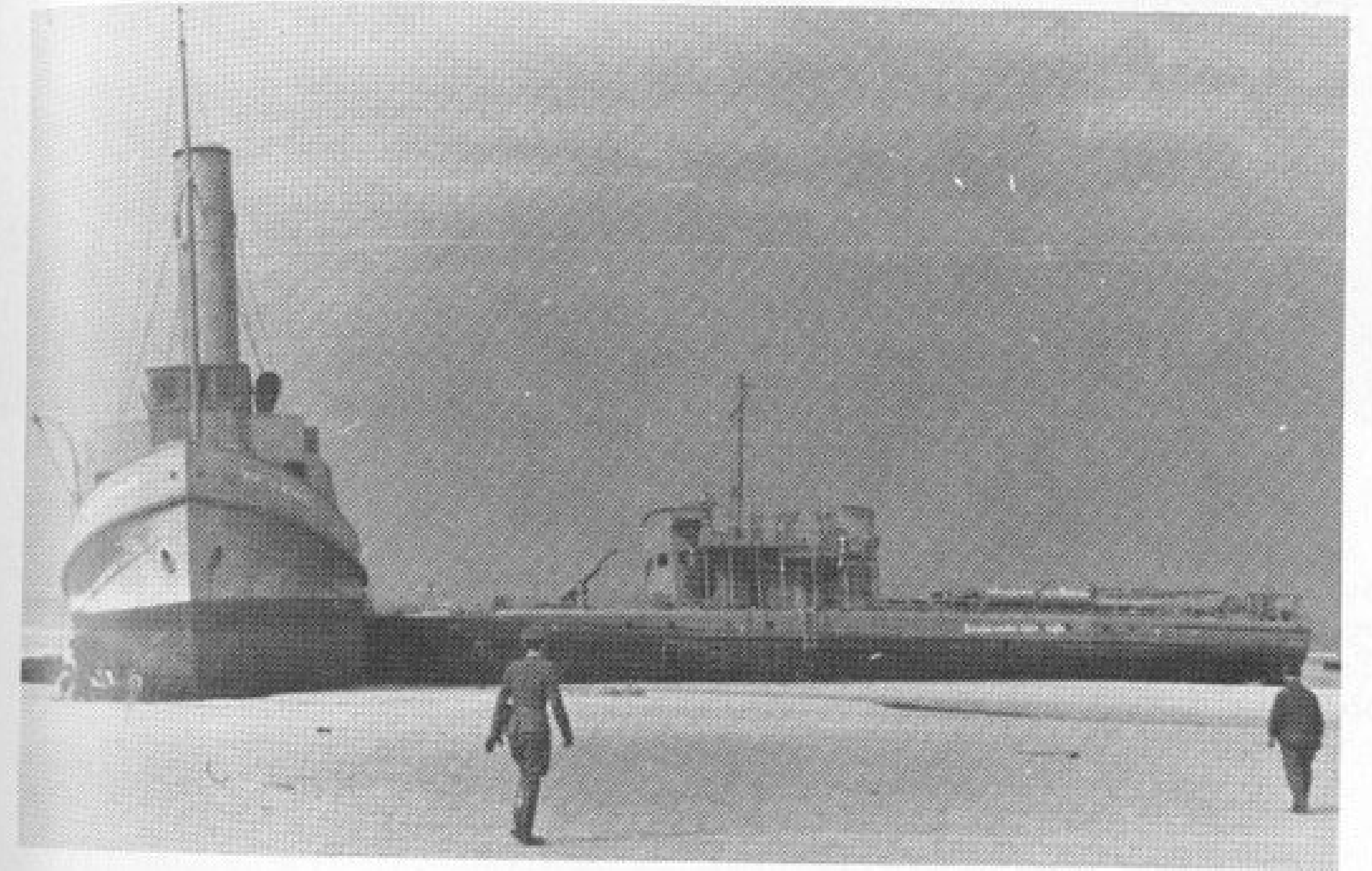
Schubert, geboren am 11. November 1916, kam aus dem Mannschaftsstand und wurde einer der besten, erfahrensten und bewährtesten Flugzeugführer im Sturzkampfgeschwader 1. In über 500 Einsätzen bewährte er sich an der Ostfront als kühner Draufgänger von hohem fliegerischen Können, der in diesen Einsätzen 32 Panzer abschoß, zwölf Flußbrücken und drei Eisenbahnbrücken vernichtete, 16 Artillerie- und Flakgeschütze ausschaltete und zwei Kanonenboote versenkte, bis er als Oberfeldwebel am 22. Mai 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Schubert wurde Offizier und leistete in den harten Winterkämpfen 1943/44 im Raume von Welikije Luki und um Orel als hervorragender Flugzeugführer den schwer kämpfenden Erdtruppen immer wieder wirksame Unterstützung. Als Oberleutnant und Staffelkapitän der 9./Schlachtgeschwader 1 wurde ihm am 24. Oktober 1944 das 629. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen. Schubert ist noch am 20. Januar 1945 bei Hohensalza nach über 1200 Einsätzen gefallen.

630. Eichenlaub am 24. Oktober 1944: Schalanda, Johann, Oberleutnant und Staffelkapitän der 3./Schlachtgeschwader 1

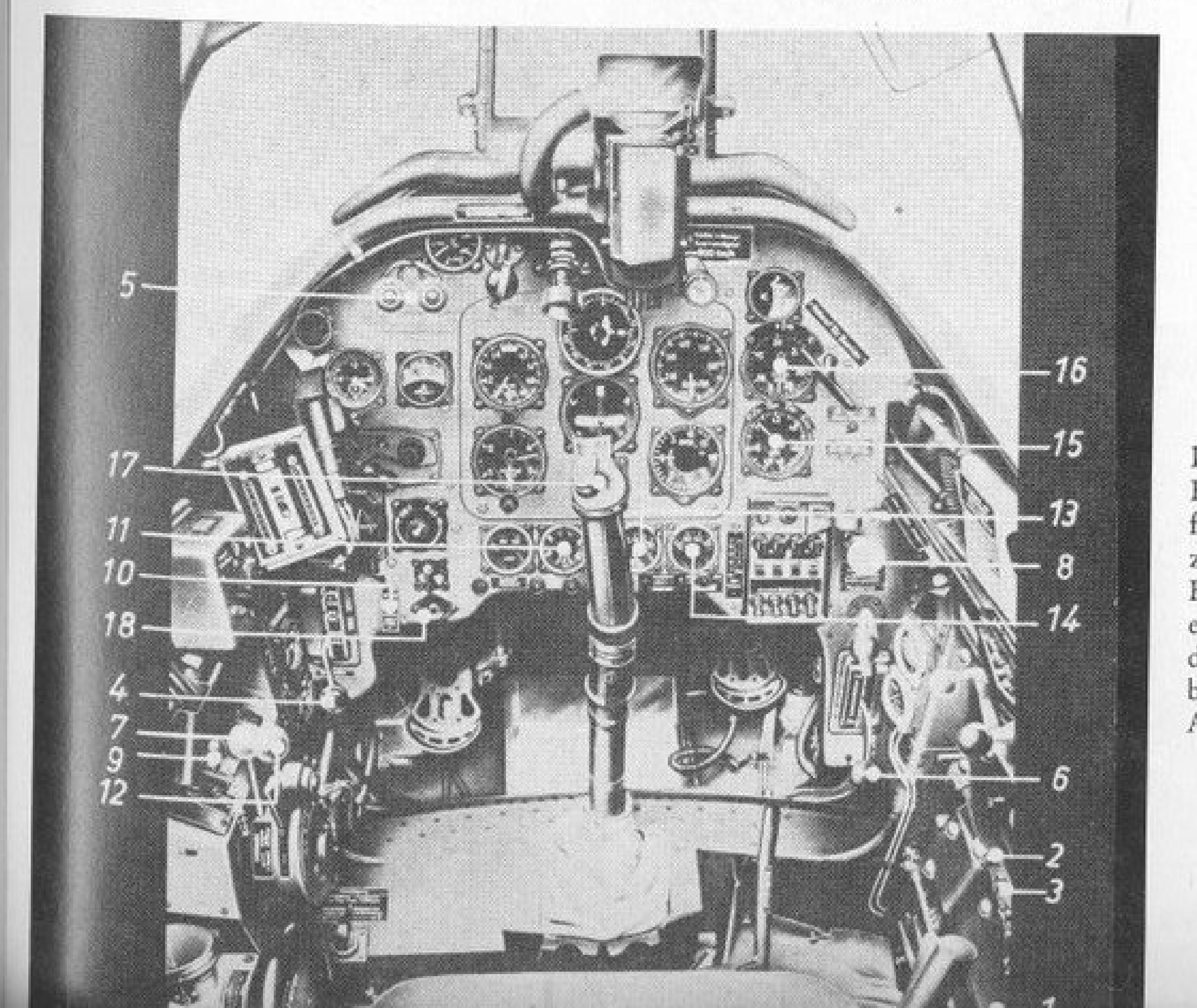
Mit Schalanda erhielt am 24. Oktober 1944 ein weiterer Flugzeugführer des Schlachtgeschwaders 1 das Eichenlaub zum Ritterkreuz. Schalanda, gebürtiger Österreicher, flog seit Kriegsbeginn im Osten im Sturzkampfgeschwader 1, wurde als Oberleutnant und Flugzeugführer in der 8./Stuka-G 1 am 3. April 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet und erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän der 3. Staffel am 24. Oktober 1944 das Eichenlaub. Über Schalanda, der noch am 26. März 1945 als Hauptmann über Gorgat an der Oder fiel, waren keine weiteren Daten in Erfahrung zu bringen.



Durch Bombenvolltreffer vernichteter Kreuzer auf dem Strand vor Dünkirchen.

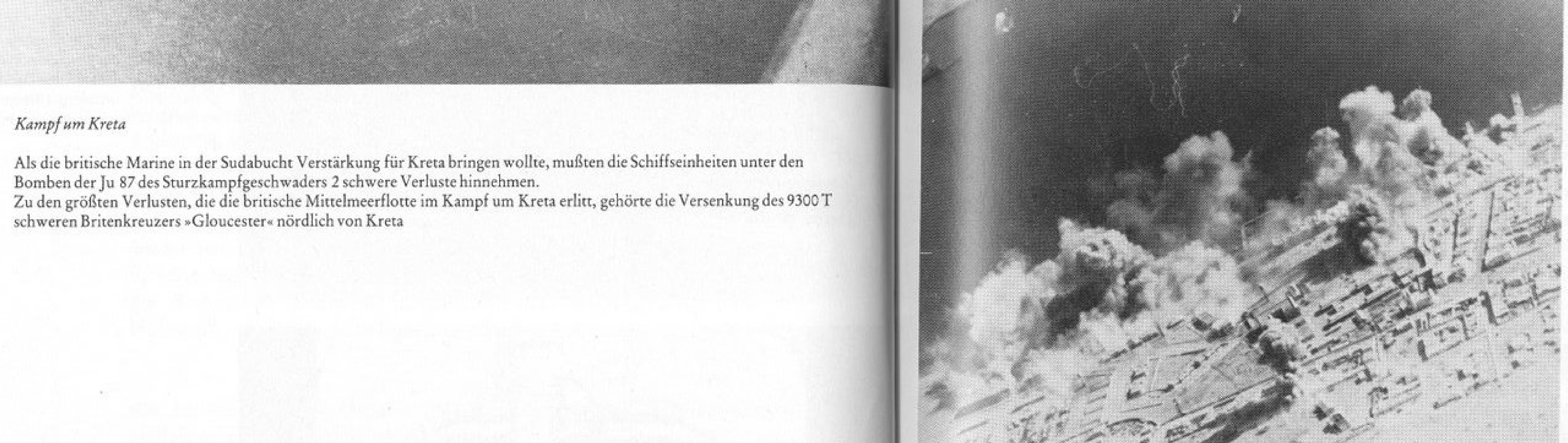


In der Schlacht um Dünkirchen wurden durch die Wucht der Bombeneinschläge diese beiden Transportschiffe aneinandergeschoben, so daß sie nicht mehr einsatzfähig waren.



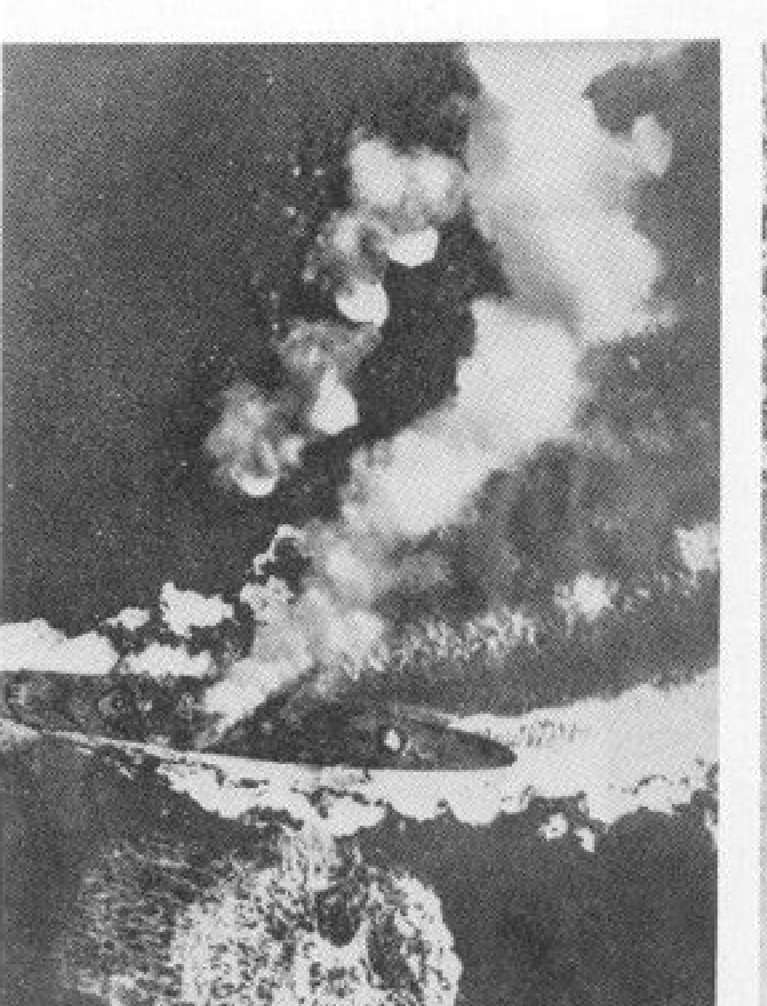
Der Führersitz der Ju 87 wies eine Fülle von Instrumenten und Griffen auf, die dem Flugzeugführer zur Überwachung von Motor und Flugzeug während des Fluges unentbehrlich waren, die aber schon der Wart am Boden brauchte, um beim Abbremsen das einwandfreie Arbeiten des Motors festzustellen.

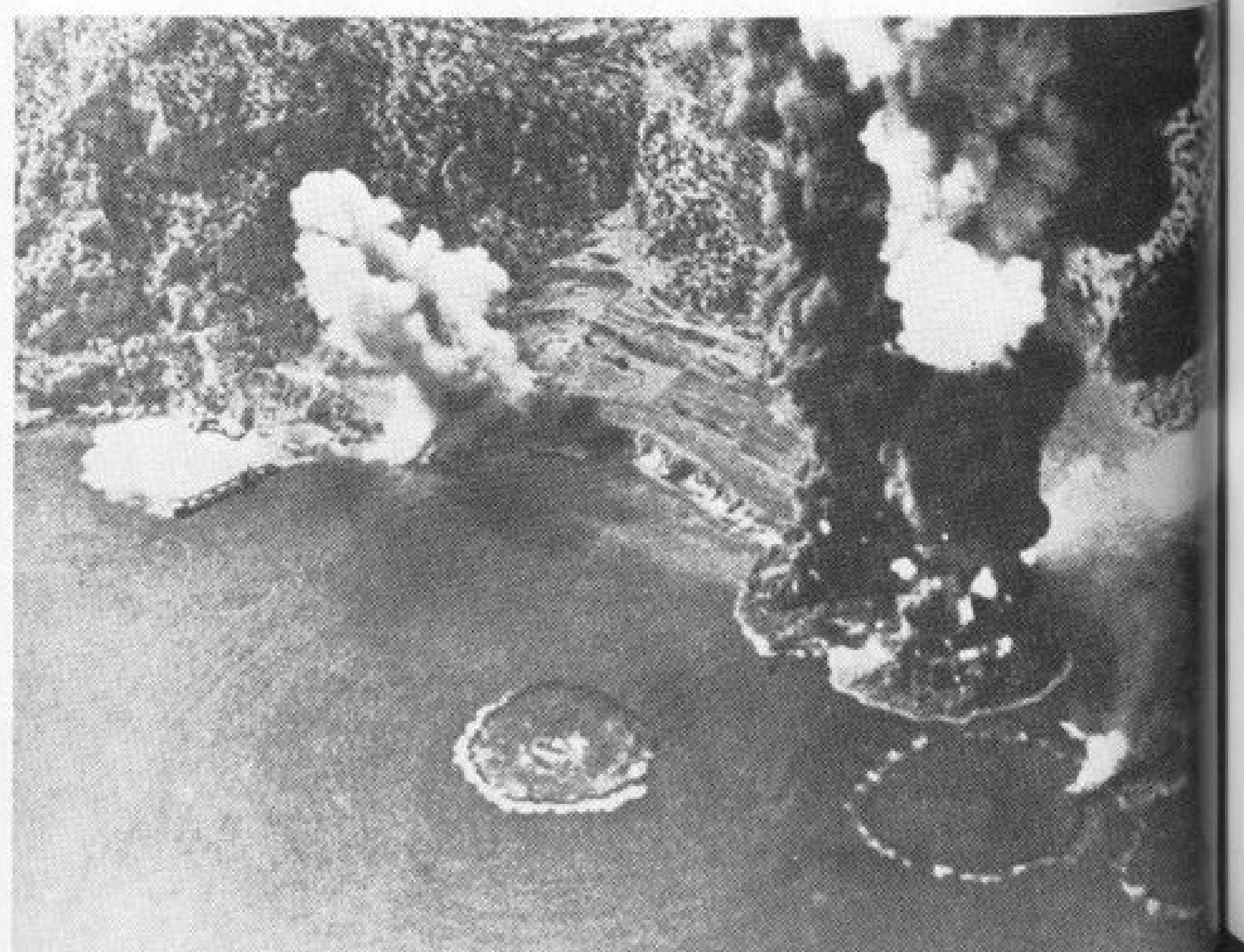




Kampf um Kreta

Als die britische Marine in der Sudabucht Verstärkung für Kreta bringen wollte, mußten die Schiffseinheiten unter den Bomben der Ju 87 des Sturzkampfgeschwaders 2 schwere Verluste hinnehmen.
Zu den größten Verlusten, die die britische Mittelmeerflotte im Kampf um Kreta erlitt, gehörte die Versenkung des 9300 T schweren Britenkreuzers »Gloucester« nördlich von Kreta

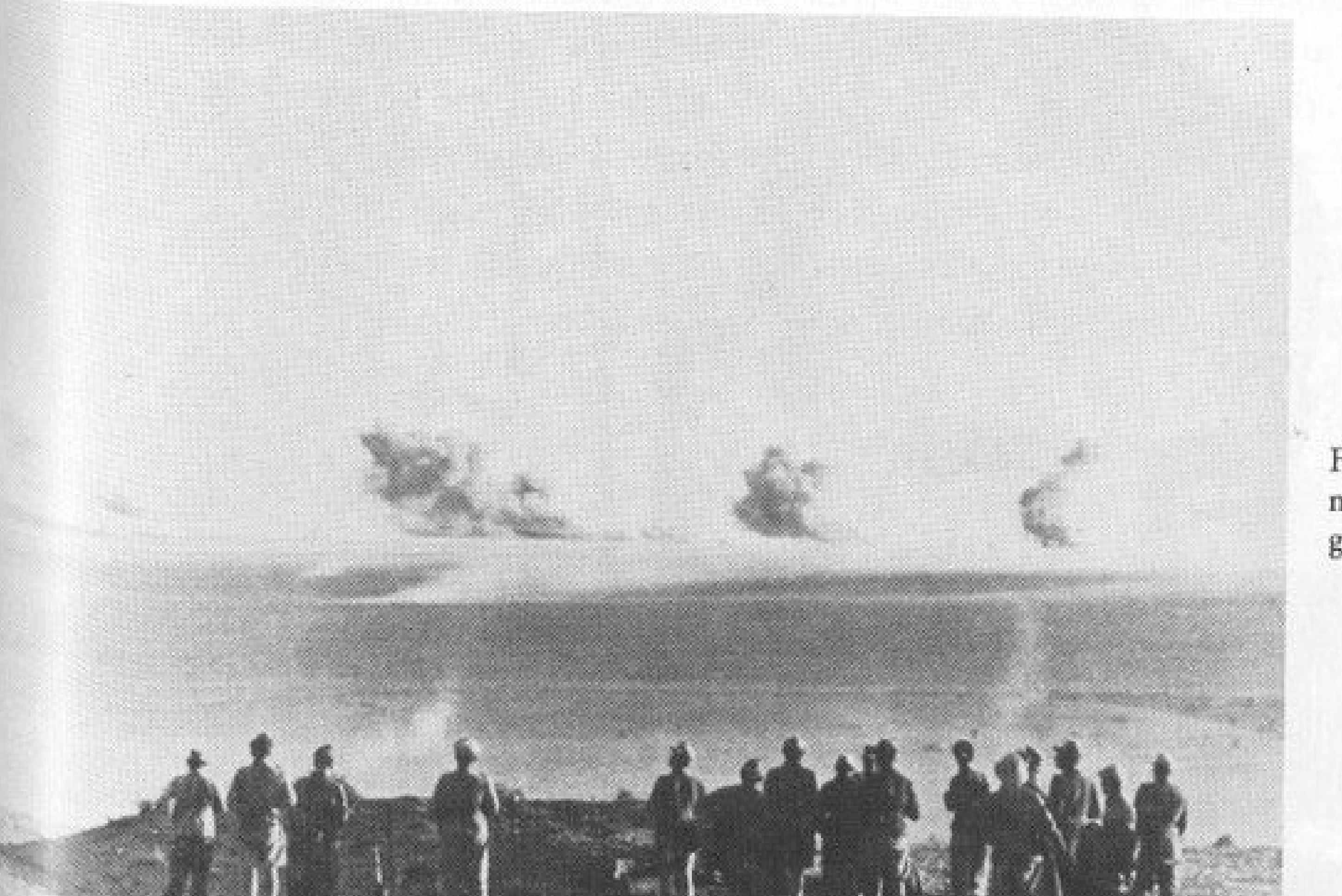







Ju 87 über Nirte

Schwere Explosionen in den Hafenanlagen von Tobruk nach einem Sturzangriff der Ju 87



Feldmarschall Rommel beobachtet mit seinem Stab einen Stukaeinsatz gegen Tobruk

712. Eichenlaub am 24. Januar 1945
Kurt Plenzat, Leutnant und Flugzeugführer in der 2./SG 2



811. Eichenlaub am 10. April 1945
Wilhelm Stähler, Oberleutnant und Staffelkapitän der 9./SG 2

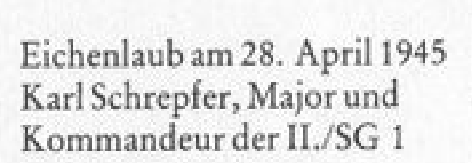


835. Eichenlaub am 17. April 1945
Alexander Gläser, Hauptmann und Kommandeur der II./SG 77



836. Eichenlaub am 6. April 1945
Gerhard Stüdemann, Hauptmann und Kommandeur der III./SG 77





Eichenlaub am 28. April 1945
Karl Schrepfer, Major und Kommandeur der II./SG 1





August Lambert, (rechts) Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./SG 77 (18. Februar 1916 bis 17. April 1945) Ritterkreuz am 14. Mai 1944, zum Eichenlaub eingereicht. Ritterkreuzträger links: unbekannt.

631. Eichenlaub am 24. Oktober 1944: Leicht, Helmut, Major und Kommandeur der III./Schlachtgeschwader 10, posthum

Leicht, geboren am 2. November 1916, gehörte bereits vor dem Kriege der Sturzkampffliegerwaffe an, flog im Osten im Stukageschwader 77 und zeichnete sich vor allem in den Kämpfen um Charkow und die Festung Sewastopol aus. Am 1. März 1942 wurde er als Leutnant Staffelkapitän der 2./St.G. 77 und erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän am 3. September 1942 das Ritterkreuz. Im Frühjahr 1943 wurde Hauptmann Leicht Kommandeur der II/St.G. 77, kämpfte im »Gefechtsverband Kupfer« im Einsatz um Kertsch, unterstützte die Offensive »Zitadelle« um Orel und Kursk, leitete die Umrüstung auf FW 190 und schied im Mai 1944 mit der Gruppe aus dem Verband des SG 77 aus. Seine Gruppe wurde die III./SG 10. Leicht wurde als Kommandeur zum Major befördert. Kaum im neuen Geschwaderverband fiel Major Leicht am 22. Juni 1944 im Kampf um Witebsk. Posthum wurde ihm am 24. Oktober 1944 das 631. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen.

632. Eichenlaub am 24. Oktober 1944: Tonne, Günther, Major und Kommodore des SKG 10, posthum

Tonne, Günther, geboren am 21. Mai 1916 in Frankfurt a. d. Oder, gehörte zu jenen Flugzeugführern der Zerstörerfliegerei, die zu den Schnellkampfgeschwadern kamen und dort besondere Erfolge erzielten. Tonne flog seit Kriegsbeginn in der II./ZG 1, kämpfte als Zerstörer in Frankreich und in der Schlacht um England. Dann wurde die Gruppe umbenannt in III./ZG 76. Als diese Gruppe im Frühjahr 1941 als II. Gruppe zum neu aufgestellten SKG 210 kam, flog Tonne nach wie vor im Westen, verlegte mit der Gruppe im Juni an die Ostfront und zeichnete sich im Mittelabschnitt in zahlreichen Tiefangriffen aus und erzielte in der Abwehr feindlicher Jagdangriffe nach seinen 7 Luftsiegen am Kanal weitere 6 Abschüsse. Am 5. Oktober 1941 wurde Tonne als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Seine Staffel hatte im Ostfeldzug bis dort allein 138 Flugzeuge am Boden zerstört. Nach Umbenennung des Geschwaders in das neue ZG 1 wurde Tonne Kommandeur der II. Gruppe. Im Dezember 1942 berief man Tonne als Kommodore des SKG 10 in den Mittelmeerraum. Dort stürzte Tonne am 15. Juli 1943 in Reggio kurz nach dem Start wegen Motorstörung tödlich ab. Tonne, der etwa 20 Luftsiege erzielt hatte und über 300 Einsätze geflogen war, wurde als Major posthum am 24. Oktober 1944 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet.

660. Eichenlaub am 25. November 1944: Dörnbrack, Werner, Major und Kommandeur der I./Schlachtgeschwader 4

Dörnbrack, geboren am 29. Februar 1916 in Dortmund-Ering, gehörte zu den ersten Flugzeugführern in der Schlachtfliegerei. Er flog in der ersten Schlachtfliegergruppe der deutschen Luftwaffe, in der dann später im Krieg so oft bewährten II.(Schlacht)/LG 2 mit der offenen Hs 123. Dörnbrack half im Frankreichfeldzug den drohenden Flankenangriff französischer Panzerverbände zu vereiteln, wurde mit dem EK II und I ausgezeichnet. Im Osten flog die Gruppe vom ersten Kriegstag an, Dörnbrack zeichnete sich dabei besonders in der Schlacht um Bjalystok aus. In pausenlosen Einsätzen trug er entscheidend zur Einkreisung starker feindlicher Verbände bei. Als Oberleutnant und Staffelkapitän der 4. Staffel in der II.(Schlacht)/LG 2 erhielt er wenige Wochen nach Beginn des Krieges im Osten am 21. August 1941 das Ritterkreuz. Ununterbrochen blieb er im Einsatz. Bei der Neuaufstellung des Schlachtgeschwaders 2 übernahm Major Werner Dörnbrack am 20. Dezember 1942 die in Gleiwitz aufgestellte II. Gruppe, blieb Kommandeur, als die Gruppe am 18. Oktober 1943 in die II./SG 4 umbenannt wurde, führte sie bis zum 30. November 1943 und dann wieder vom 16. April 1944 bis 3. Januar 1945. Von Januar bis Mai 1944 flog die Gruppe unter dem »Nahkampfführer Luftflotte 2« in Mittelitalien, ab Juli 1944 im Nordabschnitt der Ostfront. Dort wurde Dörnbrack als Major am 25. November 1944 als 660. Soldat der Wehrmacht mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Ende November 1944 verlegte das Geschwader zur Vorbereitung der Ardennenoffensive an die Westfront. Als Dörnbracks langjähriger Freund Druschel an der Spitze des Geschwaders am Neujahrstag 1945 fiel, wurde Major Dörnbrack am 3. Januar 1945 der letzte Kommodore des SG 4. Das Geschwader kämpfte bis zum letzten Kriegstag in Ungarn und Oberschlesien.

661. Eichenlaub am 25. November 1944: Pölz, Hubert, Hauptmann und Kommandeur der I./SG 151

Hauptmann Pölz zählt mit seinen Erfolgsserien zu den vielseitigsten Schlachtfliegern des Zweiten Weltkrieges. In 1055 Feindflügen, geflogen im einsatzmäßig schwierigen Mittelmeerraum, über Afrika und im Osten, davon 704 auf Ju 87 und 351 auf FW 190, versenkte oder beschädigte er mehrere große Schiffseinheiten sowohl im Mittelmeer als im Schwarzen Meer, hatte er neben all den Einsätzen gegen Truppenansammlungen, Artilleriestellungen und Kraftwagenkolonnen 76 bestätigte Panzervernichtungen, schoß er in der Abwehr als Schlachtflieger mit der FW 190 nicht weniger als 11 Flugzeuge ab, wurde selbst viermal abgeschossen und dreimal verwundet.

Hubert Pölz, geboren am 24. Januar 1917 in Leonstein in Österreich, erwarb bereits 1935 seinen Flugschein, wurde 1938 Soldat und kam nach seiner stukamäßigen Ausbildung am 4. Januar 1941 in der 6./St.G. 2 zum Fronteinsatz. Er flog in dieser bekannten Stukagruppe, der II/St.G. 2, am 13. Januar 1942 in II./St.G. 3 und am 18. Oktober 1943 in II./SG 3 umbenannt, fast vier Jahre, erlebte zwischen dem 4. und 14. Februar 1941 gleich in seinen ersten Feindflügen die Abwehrhölle von Malta. Mitte Februar 1941 verlegte die Gruppe nach Afrika, begleitete bis Weihnachten 1941 den Vormarsch von Rommel. Am Tage der EK II-Verleihung am 12. April 1941 wurde Pölz Leutnant. Bei den Kämpfen des Afrikakorps ging es am 24. Juni gegen einen britischen Geleitzug nördlich von Tobruk. Pölz versenkte mit Bombenvolltreffer den schweren Zerstörer »Auckland«, wurde aber im anschließenden Luftkampf abgeschossen, verlor dabei seinen Bordfunker Feldwebel Bornhöfft, konnte gerade noch mit seiner brennenden Ju 87 bei Gambut notlanden. In einem weiteren Einsatz beschädigte er einen Kreuzer der Aurora-Klasse. Vom Dezember 1941 bis 15. Mai 1942 stand die Gruppe bei der 2. Luftoffensive gegen die britische Felseninsel Malta wieder im ununterbrochenen Einsatz. Am 1. März 1942 übernahm Pölz als Kapitän die 6. Staffel, in der er vor mehr als Jahresfrist zum 1. Feindflug gestartet war. Nach dem unverständlichen Abbruch der Offensive gegen Malta verlegte die Gruppe im Mai 1942 wiederum nach Afrika und blieb dort im Geschwaderverband des St.G. 3 bis zum Ende der Kämpfe in Tunis im April 1943. Größter Einzelerfolg von Pölz in dieser Zeit war die Versenkung eines Transporters von 10 000 BRT aus einem britischen Geleitzug auf dem Wege nach Alexandria südlich von Kreta auf der Höhe von Gavoos am 14. Juni 1942. Am 2. Oktober 1942 erhielt Pölz das Deutsche Kreuz in Gold. Noch in den letzten Tagen des Kampfes in Nordafrika wurde Pölz in diesem verzweifelten Abwehrkampf gegen eine immer größer werdende Übermacht am 3. April 1943 im Luftkampf über El Guettar in Tunesien abgeschossen, verlor mit Feldwebel Sepp Jourez seinen zweiten Bordschützen. Pölz selbst lag für Monate im Lazarett. Kaum genesen, kam Pölz am 18. Juli 1943 wieder zu seinem alten Geschwader, das inzwischen an die Ostfront verlegt hatte. Seine ersten Einsätze im Osten flog er auf dem Höhepunkt der Schlacht um Orel, dem Unternehmen »Zitadelle«. Am 28. September 1943 wurde Pölz Kapitän der 7. Staffel und am 1. Oktober Oberleutnant. Nach der Schlacht um Orel, Charkow, Gomel, Brjansk verlegte die Gruppe in den Südabschnitt, immer im Brennpunkt der Abwehrkämpfe um Poltawa, Dnjeprpetrowsk, Kiew, um den Kubanbrückenkopf und auf der Krim. Dabei versenkte Pölz mit seiner Staffel am 6. Oktober 1943 im Schwarzen Meer die russischen Zerstörer »Charkov«, »Besposcadnyj« und »Sposobnyj« südwestlich der Krim. Gegen Feldstellungen ostwärts Kalushino kehrte Pölz am 11. Oktober 1943 von seinem 500. Feindflug zurück. Nach 672 Einsätzen wurde er als Oberleutnant und Staffelkapitän am 5. Februar 1944

mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Zur gleichen Zeit wurde die Gruppe vom Südabschnitt in den Norden der Ostfront geworfen, unterstützte den Abwehrkampf der Finnen, schulte im Juli 1944 auf FW 190 um und wurde dann im Kessel von Kurland eingesetzt. Dort flog Pölz am 24. Juli gegen Bereitstellungen bei Kokini seinen 800. Einsatz und kaum vier Monate später am 22. November 1944 gegen eine Eisenbahnbrücke westlich Moscheiken seinen 1000. Feindflug. Nach diesem ununterbrochenen Einsatz wurde Pölz am 25. November 1944 als 661. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Am gleichen Tage wurde er Hauptmann und Kommandeur der I./SG 151, die er bis Kriegsende führte und dabei noch die Zahl seiner Feindflüge auf 1055 erhöhte. Von der Härte des Kampfes zeugt die Tatsache, daß Pölz in der Zeit des Einsatzes mit der Ju 87 mit fünf Bordfunkern flog, von denen er zwei im Luftkampf verlor, Oberfeldwebel Krüger nach einem Angriff auf den Flugzeugträger »Formidable« als Schwerverwundeter in die Heimat kam. Am längsten flog er mit Unteroffizier Alfred Lachner, ausgezeichnet mit dem Deutschen Kreuz in Gold, der bei der Umrüstung auf FW 190 selbst Flugzeugführer wurde und heute bei Salzburg lebt.
1950 rief Pölz die auf das Jahr 1912 zurückgehende ÖFAG (Österreichische Flugzeugfabrik A. G.) erneut ins Leben, und zwar als Unternehmen für Motoren, Autos und Flugzeuge. Dieses älteste und größte Privatflugunternehmen Österreichs verfügte 1976 über sechs Firmen, über eine Flugzeugwerft, eine Fliegerschule sowie eine Flotte von 26 Flugzeugen, beschäftigt rund 1400 Mitarbeiter. Alleininhaber ist Hubert Pölz, damit ein entscheidender Mann in der Luftfahrtwirtschaft.

665. Eichenlaub am 25. November 1944: Dommeratzky, Otto, Leutnant und Staffelführer im SG 1

Dommeratzky, Otto, geboren am 3. Mai 1916 in Öderburg in Österreich, war einer der erfolgreichsten Flugzeugführer in der II.(Schlacht)LG 2 und später in dem aus dieser Gruppe hervorgegangenen Schlachtgeschwader 1. Als Schlachtflieger zeichnete er sich in der ständigen Unterstützung der Heeresverbände aus, erhielt am 3. Oktober 1942 das Deutsche Kreuz in Gold, schoß in der Abwehr gegen die immer stärker werdende Luftüberlegenheit der Sowjets 20 Flugzeuge ab und wurde nach 420 Einsätzen als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 8./St.G. 1 am 5. Januar 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Dommeratzky wurde Leutnant und Staffelführer, blieb ununterbrochen im Einsatz und fiel am 13. Oktober 1944 an der Ostfront. Posthum wurde ihm am 25. November 1944 das Eichenlaub verliehen.

666. Eichenlaub am 25. November 1944: Kennel, Karl, Hauptmann und Kommandeur der II./Schlachtgeschwader 2

Kennel, Karl, geboren am 17. Januar 1914 in Pirmasens, kam von der Landespolizei in Ludwigshafen am 9. Mai 1935 zur Luftwaffe nach Schleißheim. Nach seiner fliegerischen Ausbildung in Weimar-Nora und Oldenburg wurde Kennel als Unteroffizier im Mai 1938 zum JG Schlageter versetzt. Bei der »Zellenteilung« dieses Stammgeschwaders wurde Kennel im Dezember 1938 Zerstörer. Kriegsbeginn erlebte Oberfeldwebel Kennel mit seiner Me 110 bei der I./ZG 26 in der Luftverteidigungszone Nord in Varel, unterstützte im Frankreich-Feldzug mit 48 Einsätzen den Vormarsch des Heeres und erzielte im schweren Luftkampf über Dünkirchen seinen 1. Luftsieg. Dann stand Kennel in der II./ZG 2 im Einsatz gegen England, flog 30 mal über den Kanal gegen Schiffsziele und Flugplätze an der Südküste der britischen Insel. Im Frühjahr 1941 kämpfte seine Gruppe über dem Balkan. Über seine eigentliche Tätigkeit hinaus mußte sich Kennel immer wieder im Luftkampf bewähren und erzielte dabei seinen 3. Luftsieg. Kurz vor Beginn des Krieges im Osten wurde Kennel am 1. Juni 1941 Leutnant. Im Vormarsch an der Ostfront waren die Zerstörer erneut Wegbereiter des Heeres. Als die Zerstörer auf Me 210 umrüsten sollten, war Kennel von April bis September 1942 Staffelkapitän in der Ergänzungs-Zerstörer-Gruppe in Wiener-Neustadt. Sie kam nicht zum Einsatz, da die Me 210 mit ihrem viel zu kurzem Rumpf nicht frontreif zu fliegen war. Aber auch die Me 110 konnte bei der Luftüberlegenheit der Sowjets nicht mehr länger eingesetzt werden. Das war das Aus für die Zerstörer. Wie viele seiner Kameraden wurde auch Kennel zur Schlachtfliegerei versetzt. Oberleutnant Kennel kam am 1. November 1942 zur II./SG 1, die damals Frank Neubert führte. Der hervorragende Flieger Kennel wurde ausgesucht, die erste FW-190-Staffel zu führen, die im Osten eingesetzt wurde. Für ständige Bekämpfung von Erdzielen, vor allem in den Abwehrkämpfen im Winter 1942/43 im Südabschnitt und für seine überragenden Erfolge in der Abwehr feindlicher Jäger mit 28 Luftsiegen wurde Kennel am 19. September 1943 als Hauptmann und Staffelkapitän nach über 400 Einsätzen mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend wurde Hauptmann Kennel Kommandeur der I./SG 152 im Raume Wien, einer Gruppe, die zur Reichsverteidigung eingesetzt worden war. Im Juli 1944 wurde er mit der Führung der II. Gruppe im SG 2 beauftragt. Diese Gruppe hatte die schwierige Aufgabe, den Jagdschutz für Rudel und seine Panzerstaffeln zu stellen. In den harten Abwehrkämpfen des Jahres 1944 blieb Kennel ununterbrochen im Einsatz. Nach 780 Feindflügen und weiteren Luftsiegen wurde Kennel am 25. November 1944 das 666. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen. Am 30. Januar 1945 erfolgte seine Beförderung zum Major. Kennel blieb bis zuletzt im Einsatz, kam auf 957 Feindflüge und auf 34 Luftsiege.

684. Eichenlaub am 20. Dezember 1944: Kuffner, Andreas, Hauptmann und Staffelkapitän der 10.(Pz.)/SG 3

Der junge Bayer hatte eine der interessantesten Laufbahnen der bekannten Flieger des Zweiten Weltkrieges und gehörte zu den erfolgreichsten Panzerjägern unter den Schlachtfliegern. Andreas Kuffner, geboren am 30. Mai 1918 in Deisenhofen/Obb., seit 1937 Verwaltungsinspektor der Stadt München, begann den Krieg als Flakartillerist. Als Wachtmeister in einer leichten Flakbatterie erhielt er am 22. Juni 1940 im Frankreichfeldzug das EK II. Im August 1940 ging sein Jugendwunsch in Erfüllung. Kuffner wurde zur Flugzeugführerausbildung versetzt. Im Januar 1942 kam er als Flugzeugführer in einem Stukageschwader im Nordabschnitt der Ostfront erstmals zum Einsatz. Drei Monate später standen bereits 200 Feindflüge in seinem Flugbuch. Kuffner erhielt das EK I und wurde zum Offizier befördert. Im Südabschnitt der Ostfront hilft er dann im Stukageschwader 2 den Weg des Heeres in Richtung Stalingrad zu bahnen. Im September 1942 wurde er mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet. Im Luftkampf mußte er mit seiner brennenden Ju 87 notlanden und erreicht gerade noch die eigene Panzerspitze. Nach kurzem Erholungsurlaub in der Heimat stand er im Frühjahr 1942 als Staffelkapitän wieder an der Front. Er galt als umsichtiger Verbandsführer, hatte große Erfolge bei den Absetzbewegungen in der Ukraine und am Donez erheblichen Anteil am erfolgreichen Durchstoß einer eigenen Kampfgruppe. Trotz einer Gehirnerschütterung, als er von der Flak abgeschossen wurde, blieb er im Einsatz. Nach 600 Feindflügen gegen Panzer und Artilleriestellungen, in denen er den Truppen des Heeres fühlbare Unterstützung brachte, wobei er auch 17 Panzer und vier Flakbatterien vernichtete, mehrere Brücken zerstörte, wurde er als Oberleutnant am 16. April 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.
Nach seinem 600. Feindflug erhielt Kuffner vom Arzt Flugverbot. Schweren Herzens übernahm er eine Ergänzungsgruppe. Immer wieder meldete er sich zum erneuten Fronteinsatz. Auf Grund seines hohen fliegerischen Könnens und seiner Erfahrung als Schlachtflieger erhielt er im Januar 1944 den Auftrag, eine selbständige Panzer-Schlachtfliegerstaffel aufzustellen. Im März 1944, bereits im Nordabschnitt eingesetzt, verlegte er ständig an der gesamten Ostfront vom Norden bis zur Krim als »fliegende Pak«. Kuffner hatte mit seiner Staffel erheblichen Anteil an der Verteidigung der Festung Sewastopol, vereitelte in Rumänien einen feindlichen Panzervorstoß, flog im Juni 1944 im Mittelabschnitt. Bei der Verteidigung von Wilna schoß die Staffel innerhalb von drei Tagen vor der Stadt 32 Panzer, 13 LKW und fünf Flakgeschütze ab. Als acht Sowjetpanzer eine Brücke erreichen wollen, schoß die Staffel in Tiefangriffen vier der Panzer ab und beschädigte die übrigen vier schwer. Ihre größten Erfolge erzielte die Staffel, die 10.(Pz)/SG 3, im Nordabschnitt. Bei

einem Angriff von 25 Panzern auf Mietau stürzt sich die Staffel mit dem Mut der Verzweiflung auf die Angreifer, von denen 21 zerstört liegen bleiben. Am 1. September 1944 wird Kuffner Hauptmann und erhält am 20. Dezember 1944 als 684. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Staffel 322 Panzer vernichtet und 168 beschädigt, Kuffner selbst 50 Panzer, zahlreiche Geschütze, Bahnhofsanlagen und Brücken, hatte zu Beginn seiner Laufbahn Volltreffer auf Dockanlagen in Kronstadt und Werftanlagen in Leningrad erzielt. In kurzer Zeit hatte er aus seiner 10.(Pz)/SG 3 aus einer Schar blutjunger Anfänger einen schlagkräftigen Verband geformt. Am Tage der Eichenlaubverleihung hatte Kuffner 745 Einsätze. Ununterbrochen flog seine Staffel in den schweren Abwehrkämpfen in nahezu aussichtsloser Lage in den ersten Monaten des Jahres 1945. Die Tragik des hervorragenden Fliegers bestand darin, daß er nach fast 1000 Feindflügen unter schwierigsten Umständen noch am 30. April 1945 wenige Tage vor Kriegsende über Schwerin abgeschossen wurde.

711. Eichenlaub am 24. Januar 1945: Dahlmann, Kurt, Major und Kommandeur der Nachtschlachtgruppe 20.

Dahlmann, Kurt, geboren am 4. März 1918 in Königsberg/Ostpr., flog in den ersten Kriegsjahren als Zerstörer. Seine größten Erfolge aber erzielte er als Schlachtflieger. Bei der Aufstellung des SKG 10 kam er zur I. Gruppe, die am 7. November 1943 in III./KG 51 umbenannt wurde. Als Hauptmann in diesem Verband wurde Dahlmann am 11. Juni 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend übernahm er als Kommandeur die Gruppe, die ab 7. November 1944 nunmehr als Nachtschlachtgruppe 20 im Westen im Einsatz stand. Mit FW 190 flog der Verband gegen England, mit Beginn der Invasion in der Normandie und blieb bis Kriegsende an der Westfront. In der ersten Invasionsnacht war sie der einzige Verband, der wichtige Aufklärungsergebnisse in der Morgendämmerung brachte. Unaufhörlich flog sie Tag-, Dämmerungs- und Nachteinsätze gegen Truppenansammlungen und Panzerbereitstellungen. Im Tiefstflug vernichteten einige Flugzeugführer die Straßenbrücke von Nijmwegen, die für den Vormarsch der Alliierten so außerordentlich wichtig war. Beim Beginn der Ardennenoffensive am 16. Dezember 1944 wurde die Absprungmarkierung für die Fallschirmjäger durch Major Dahlmann und seiner NSG 20 ohne Erdsicht mit Hilfe der »Egon«-Führung genau an dem vorgesehenen Punkt gesetzt. Nach der Ardennenoffensive wurde die NSG 20 an der gesamten Westfront auf vier Plätze im Einsatz zur Unterstützung des Heeres verteilt. Für diesen schwierigen Einsatz gegen die weit überlegenen Luftstreitkräfte der Amerikaner an der Westfront wurde Major Dahlmann als Kommandeur der NSG 20

am 24. Januar 1945 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Nach dem Kriege wanderte Kurt Dahlmann, nachdem er seine ostpreußische Heimat verloren hatte, nach Südafrika aus.

712. Eichenlaub am 24. Januar 1945: Plenzat, Kurt, Flugzeugführer und Leutnant in der 2./SG 2 »Immelmann«

Plenzat gehört zu den Schlachtfliegern mit den meisten Einsätzen, mit über 1200 Feindflügen zu den erfolgreichsten Flugzeugführern des Zweiten Weltkrieges. Geboren am 17. Januar 1914 in Insterburg wurde Plenzat am 1. April 1933 beim IR 2 in Lötzen Soldat, wechselte kurz vor Kriegsbeginn zur Luftwaffe, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung im November 1940 zur 2. Staffel des Stukageschwaders 2, in der er bis Kriegsende flog. Seine eigentliche Stuka-Ausbildung aber erfuhr er erst dort. Nachdem er im April 1941 im Balkan zum ersten Feindflug startete, blieb er ununterbrochen bis zum Kriegsende im Einsatz. Nur so ist die hohe Zahl seiner Feindflüge zu erklären. Mit der I. Gruppe flog er über Jugoslawien, gegen Schiffe in den Häfen von Griechenland, gegen Flugplätze und Flakstellungen auf Kreta und schließlich von Rhodos aus gegen Schiffsziele. Ohne Unterbrechung ging es nach Osten – vom ersten bis zum letzten Tag blieb das Geschwader an der Ostfront. Mehrfach wurde Plenzat in diesem ständigen, nerven- und kräfteverzehrenden Einsatz abgeschossen, zweimal landete er hinter den Linien, einmal erreichte er nach zehntätigem Fluchtweg wieder die deutsche Panzerspitze. Nach über 600 Feindflügen wurde Plenzat als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 2. Staffel am 19. September 1943 als erster Flugzeugführer des Geschwaders aus dem Mannschaftsstand mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Plenzat erlebte den Rückzug an der gesamten Ostfront, vor allem im Südabschnitt, schulte im Spätherbst 1943 auf FW 190 um, unterstützte in weiteren 600 Einsätzen erneut die hartkämpfende Infanterie und wurde als Leutnant am 24. Januar 1945 nach über 1200 Feindflügen als 712. Soldat der deutschen Wehrmacht mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnet. 1957 trat Plenzat in die Bundeswehr ein und ging 1971 als Hauptmann in Pension.

749. Eichenlaub am 19. Februar 1945: Hermichen, Rolf, Major und Kommandeur der I./JG 11

Hermichen, Rolf, geboren am 25. Juli 1918 in Wernigerode im Harz, flog bis Mai 1942 als Zerstörer und Schlachtflieger. Das Ritterkreuz, am 26. März 1944 als Major, und das Eichenlaub am 19. Februar 1945 erhielt er als Jagdflieger. Fraglos aber wurden bei beiden hohen Auszeichnungen auch seine vielen

Einsätze als Zerstörer und Schlachtflieger gewürdigt. Hermichen kam bei 629 Feindflügen auf 64 Luftsiege. Davon hatte er bereits 11 als Zerstörer und Schlachtflieger erzielt. Bei Kriegsausbruch Leutnant flog Hermichen in der II./ZG 1, die später in die III./ZG 76 und bei Aufstellung des schnellen Kampfgeschwaders 210 im Frühjahr 1941 in die II./SKG 210 umbenannt wurde.

811. Eichenlaub am 10. April 1945: Stähler, Wilhelm, Oberleutnant und Staffelkapitän der 9./SG 2 »Immelmann«

Stähler, Wilhelm, geboren am 23. September 1922 in Köln-Nippes, gehörte zu den erfolgreichsten Flugzeugführern im Schlachtgeschwader 2 »Immelmann«. Nach 700 Einsätzen im Osten wurde ihm als Leutnant und Staffelkapitän der 7./SG 2 am 20. Juli 1944 das Ritterkreuz verliehen. Als Oberleutnant und Staffelkapitän der 9./SG 2 erhielt er am 10. April 1945 als 811. Soldat der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz. Leider waren über Eichenlaubträger Stähler keine weiteren Daten in Erfahrung zu bringen.

835. Eichenlaub am 17. April 1945: Gläser, Alexander, Hauptmann und Gruppenkommandeur der II./SG 77

Gläser, Alexander, geboren am 4. Januar 1914 in Büdingen in Hessen, gehört zu den wenigen Flugzeugführern, die vom ersten Tag der Aufstellung der Stukaverbände bis zum letzten Kriegstage als Stuka-, bzw. Schlachtflieger flogen. Gläser wurde am 1. Oktober 1932 beim Inf. Reg. 15 in Marburg Soldat, wechselte 1935 zur Luftwaffe, flog nach seiner Ausbildung im Sommer 1936 kurze Zeit als Aufklärer, kam dann zu der in Aufstellung befindlichen I./165 nach Kitzingen, flog in der 1. Staffel in der Jagdfliegerzeit dieser Gruppe die He 51, dann als Stukagruppe die Hs 123 und ab 1938 die Ju 87, blieb bis zur Beendigung des Polenfeldzuges in der Staffel, erhielt in Polen mit seinem Staffelkapitän Bruck als erste Flugzeugführer des Geschwaders am 14. September 1939 das EK II, als beide aus der Festung Modlin notgelandete Besatzungen nach tollkühnen Landungen retteten. Nach dem Besuch der Kriegsschule wurde Gläser zur 2. Staffel versetzt, wurde am 28. Mai 1940 Leutnant, stand in Frankreich und die ersten Einsätze gegen England im Einsatz, wurde anschließend Fluglehrer bei der Ergänzungsstaffel in Lippstadt, kehrte aber im Januar 1941, als die Gruppe nach Südosten verlegte, zu seiner alten Einheit zurück. Von Arad aus flog die I./St.G. 77 ihre ersten Einsätze gegen die Festung Belgrad. Nach dem Feldzug gegen Jugoslawien wurde die Gruppe nach Brieg zurückverlegt, wurde aufgefrischt und stand vom ersten Tag des Ostfeldzuges wieder im Einsatz. Die Angriffe gegen die

Zitadelle von Brest-Litowsk, die Übergänge am Pruth, Dnjestr und Dnjepr kennzeichneten den Vormarsch. Gläser wurde am 1. Oktober 1941 Oberleutnant und nach den Kämpfen um Kiew, über der Krim, gegen Sewastopol, im Kaukasus, um Pjatigorsk und Tuapse im Herbst 1942 Kapitän der 4. Staffel. Nach über 500 Einsätzen und den schweren Feindflügen um Stalingrad wurde Gläser als Oberleutnant und Staffelkapitän am 19. Februar 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Den letzten Anstoß gab ein hervorragendes Aufklärungsergebnis, als er am 30. Dezember 1942 einen großangelegten überraschenden russischen Angriff gegen den Stützpunkt Simowniki erkannte und mit seiner Staffel vereitelte. Nach der Ritterkreuzverleihung führte Gläser die Ergänzungsgruppe, wurde am 25. April 1943 Hauptmann. Im Januar 1944 schulte er auf FW 190 um, übernahm im Februar 1944 die II./SG 1, die nach Auflösung des Schlachtgeschwaders 1 als II. Gruppe zum SG 77 kam und dort als erste Gruppe des Geschwaders mit FW 190 im Einsatz stand. Ununterbrochen flog die Gruppe im Süd- und Mittelabschnitt der Ostfront. Hauptmann Gläser erhöhte die Zahl seiner Feindflüge auf über 800 und wurde für diesen Einsatz am 17. April 1945 als 835. Soldat der Wehrmacht mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnet. 1957 trat Gläser in die Bundeswehr ein, wurde Major und Oberstleutnant und ging 1971 in Pension.

836. Eichenlaub am 6. April 1945: Stüdemann, Gerhard, Hauptmann und Gruppenkommandeur der III./SG 77

Stüdemann, Gerhard, geboren am 19. Juni 1920 in Rom bei Parchim in Mecklenburg, war wohl der jüngste Kommandeur der Schlachtfliegerei, ausgezeichnet mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz. Der 19jährige kam im September 1939 zum Fl. A. R. 10 nach Neukuhren und nach seiner nahezu friedensmäßigen fliegerischen Ausbildung am 12. Februar 1941 als Leutnant zum Frontverband, in die 2./St.G. 77 zu dem damaligen Oberleutnant Platzer nach Frankreich. Über Jugoslawien im April 1941 flog Stüdemann seine ersten Einsätze. Im Osten wurde er im August 1941 Adjutant von Hauptmann Bruck, dem Kommandeur der I. Gruppe. Am 20. August 1941 erhielt Stüdemann das EK I, genau ein Jahr später das Deutsche Kreuz in Gold. Ununterbrochen blieb Stüdemann, seit dem 1. Februar 1942 Oberleutnant, im Einsatz, vor allem im Südabschnitt der Ostfront, zeichnet sich bei der Schiffsbekämpfung im Schwarzen Meer, in der Bekämpfung der Festung Sewastopol, im Kampf um Maikop und Tuapse aus. Bei Geschwadereinsätzen war Stüdemann besonders zur Flakbekämpfung eingesetzt. Bei diesen Einsätzen mußte die Abwehr nach dem Bombenwurf durch Tiefangriffe niedergehalten werden. Die Staffel teilte sich dann noch in Ketten oder in Rotten auf, um schlagartig mehrere Geschützstellungen angreifen zu können.

Auf Sewastopol flog Stüdemann die ersten Einsätze mit 1000-kg-Bomben. Damit die riesige Bombe nicht den Boden berührte, mußte noch die untere Stabilisierungsflosse abgesägt werden. Bei einem dieser Angriffe erzielte Stüdemann einen Volltreffer auf das Fort »Maxim Gorki«. Im Juli 1943 entdeckte er beim Rückflug vom Einsatz knapp 14 km vom eigenen Flugplatz Charkow-West eine Ansammlung von T 34. Ohne aufzutanken wurden die sechs Ju 87 mit je drei 250-kg-Bomben beladen. Der Angriff erfolgte aus nur 1000 m Höhe im Schrägangriff, um dem Gegner keine Zeit zum Aufbruch zu lassen. Der Reihenwurf der Maschinen traf voll. Am nächsten Tag konnte festgestellt werden, daß die Bereitstellung vernichtet worden war. Es handelte sich um 12 T 34, die in einem Waldstück überrascht worden waren. In diesen Kämpfen im Mittel- und Südabschnitt vernichtete Stüdemann in 650 Einsätzen 50 Panzer, 20 Geschütze, 31 Flakgeschütze, über 100 Fahrzeuge, mehrere Panzer- und Transportzüge. Für diesen Einsatz wurde Stüdemann am 13. Juli 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Vor der Verleihung führte Stüdemann für wenige Wochen die 7. Staffel im Schulgeschwader 151 in Panceso in Jugoslawien. Aber schon am 14. Juli 1943 stand Stüdemann als Staffelkapitän der 9./St.G. 77 wieder im Einsatz. Am 1. Dezember 1944 zum Hauptmann befördert, wurde der 24jährige im Februar 1945 Kommandeur der III. Gruppe, deren Einsatzbereitschaft bis zum letzten Tag aufrecht erhalten werden konnte. Nach 950 Einsätzen wurde ihm am 6. April 1945 das 836. Eichenlaub der Wehrmacht verliehen. Der Kommandierende General des VIII. Fliegerkorps, Hans Seidemann, schrieb in einem Glückwunsch-Telegramm »Möge Ihnen auch in schwerster Zeit das Soldatenglück hold bleiben«. Es blieb ihm hold. Stüdemann überlebte auch die letzten Wochen gegen eine ständig steigende Zahl der Feindkräfte auf dem Boden und in der Luft, wobei er auf dem Rückzug über Cottbus, Kamenz, Pardubitz die Zahl seiner Feindflüge noch auf 996 und die Zahl der vernichteten Panzer auf 117 erhöhen konnte.

Alle Flugzeugführer, die Hunderte von Feindflügen durchführten, hatten dabei, vor allem nach Beschuß, fliegerische Leistungen vollbracht, die schier unglaublich klingen. Und über die man nur staunen kann, wie sie die Situationen gemeistert haben. Als Beispiel seien hier einige Erlebnisse von Gerhard Stüdemann berichtet. »Während die Gruppe in Zemlin lag, überführte ich eine Ju nach Sprottau. Zwischenlandung in Prag-Gybell. Start – und vor dem Gebirge eine Gewitterwolke. Da ich nicht überfliegen wollte, drückte ich nach unten an. Bei etwa 600 km/h am Stau ein ohrenbetäubender Knall und ein mächtiger Sog in der Maschine, der alles nach hinten fortwehte, einschließlich meiner Karte. Die Panzerscheibe war weg, ich bekam keine Luft, mußte erst ziehen und die Geschwindigkeit drosseln, dann konnte ich anfangen zu denken. Ein ›Irgendetwas‹ hatte die Panzerscheibe durchschlagen! Der Dreck von dem ›Irgendetwas‹ hing an der Panzerscheibe hinter mir. Federn, und als

Gruß die Knochen von dem Viech. Ich hatte nur den einen Gedanken, erst einmal nach Norden über das Riesengebirge zu kommen. Langsam näherte sich die Dämmerung, die Karte war fort, unter mir Dunkelheit. Plötzlich vor mir die Beleuchtung eines Flugzeuges. Ich gab volle Pulle und kam ran. Dann erkannte ich eine Ju 52, die gemächlich ihren Kurs zog. Ich schoß ›Rot‹, flog an die linke Fläche, wackelte und versuchte, auf meinen Gefahrenstand hinzuweisen. Zeigte mit dem Daumen nach unten, hob die rechte Hand an den Mund zum Zeichen, daß ich unbedingt einen Platz brauchte zum Notlanden. Aber an Bord der Ju 52 tat sich absolut nichts! Ich hatte das Gefühl, die hatten den Roboter eingeschaltet oder hatten eine Party an Bord. Jedenfalls blieb mir nichts anderes übrig, als nach unten ins Dunkle abzutauchen. Das Benzin ging zur Neige, ich mußte runter oder abspringen. Die Entscheidung war schwer. Da tauchte eine kleine beleuchtete Stadt auf. Ich stieß darauf zu, zog eine Runde und erkannte eine Garnison in der Nähe. Ich schoß ›Rot‹ und deutete durch mehrmaliges Überfliegen an, daß ich notlanden müßte. Unter mir wurde der Kasernenhof beleuchtet, jedoch zum Landen zu klein. Die Truppe kam in Bewegung, ein wirklich beruhigendes Gefühl, und dann mußte ich mich entscheiden. Da ich sowieso mit einem Überschlag rechnen mußte, wollte ich hart am Rand der Stadt runter, koste es, was es wolle. So entschloß ich mich, zwischen Wald und den letzten Häusern zu landen. Von oben und bei der Dunkelheit war nur ein ebenes Gelände zu erkennen. Ich flog an, Landeklappen raus, die Maschine ausgehungert und dann rein ins Gemüse . . . es war ein Getreidefeld und durch Gasgeben und Drosseln gelang es mir, den Überschlag zu vermeiden und den Vogel hinzusetzen. Schnell waren die Kameraden zur Stelle, holten mich raus und dann konnte ich mich in der Kaserne wieder ins rechte Lot bringen. Die Ju wurde demontiert und nach Sprottau gebracht. Leider konnte ich sie nicht aus dem kleinen Feld starten. Wie es möglich war, auf dem ›Handtuch‹ zu landen, ist mir heute noch schleierhaft. Ein andermal mußte ich nach Beschuß mit der Ju 87 eine Bauchlandung mit allen Bomben dran wagen. Das Fahrwerk ging auch nicht durch Absprengen weg, wie es ja eigentlich vorgesehen war, also, ran an den Boden, Fahrwerk abgeschert und dann abwarten. – Bei einem Tiefangriff mit der FW 190 bekam ich Beschuß in die rechte Fläche. Dadurch fuhr die rechte Landeklappe aus. Schnelles Reagieren – d. h. Drosseln, so konnte ich auch die linke Landeklappe ausfahren und somit eine Rolle mit Abschmieren vermeiden. Ich schaffte es bis zum Platz, machte eine Landung mit ausgefahrenem Fahrwerk mit hoher Geschwindigkeit. Der Platzrand rückte näher in rascher Geschwindigkeit, dahinter die Gräben und Stellungen der Flak. Ein schneller Entschluß, das Fahrwerk eingefahren und einen Bauchrutscher gemacht!«

Eichenlaub am 28. April 1945: Schrepfer, Karl, Major und Gruppenkommandeur der II./SG 1

Schrepfer, Karl, geboren am 10. Februar 1917 in Augsburg war zeitlebens ein begeisterter Alpinist, Segelflieger und Skisportler, nicht minder Freund der Musik, versäumte auch an der Front nach Möglichkeit kein Konzert. Schrepfer gehörte bereits vor dem Kriege der Stukawaffe an, flog über Polen, wurde am 10. Oktober 1939 mit dem EK II ausgezeichnet. Im Frankreichfeldzug erhielt er am 29. Juni 1940 das EK I, versenkte im Kanal einen Kreuzer durch zwei Volltreffer, brachte im Mai 1941 in Kreta durch Tiefangriffe Verteidigungsstellungen zum Schweigen, startete im afrikanischen Wüstenkrieg gegen britische Nachschubkolonnen, flog im Osten im St.G. 1, erhielt am 10. Januar 1942 das Deutsche Kreuz in Gold und wurde nach 280 Einsätzen als Oberleutnant und Staffelkapitän in der II./St.G. 1 am 19. Juni 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, bewährte sich vor allem im Südabschnitt und in der Schlacht um Charkow, schoß Panzer ab, zerstörte Brücken, schaltete Flakstellungen aus. Noch 1942 flog er seinen 500. Einsatz. Am 1. Mai 1944 übernahm Schrepfer als Hauptmann die II. Gruppe im SG 1, die von Lappland aus gegen die Murmanbahn eingesetzt wurde. Nach Umrüstung auf FW 190 flog sie weiter im Nordabschnitt der Ostfront. Als einer der letzten Soldaten der Wehrmacht wurde Major Schrepfer noch am 28. April 1945 mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Karl Schrepfer verstarb am 6. September 1946 in Wertheim.

RITTERKREUZTRÄGER DER STUKA- UND SCHLACHTFLIEGER*

Amelung, Heinz-Günter, geboren am 9. April 1917 in Magdeburg, trat 1935 in die Marineschule Flensburg-Mürwick ein, kam 1936 als Oberfähnrich zur Luftwaffe und nach seiner fliegerischen Ausbildung als Leutnant am 16. August 1937 zur II./Stuka-G. 165 nach Schweinfurt, ab 15. Mai 1939 in II./Stukageschwader 77 umbenannt, bei der er bis zum 30. September 1942 flog, zuerst als Oberleutnant in der II. Gruppe, ab 1. September 1940 als Staffelkapitän der 5./Staffel, ab 1. April 1942 Hauptmann, anschließend bis zum 30. September 1942 im Stab. Amelung war bereits gegen Polen im Einsatz, flog über Holland, Belgien und Frankreich, erhielt am 13. Juni 1940 das EK I, flog in der Schlacht um England gegen Geleitzüge und Flugplätze. Dann verlegte die II./Stuka-G. 77 in den Balkan und stand vom ersten Tag des Krieges an der Ostfront im Süd- und Mittelabschnitt im Einsatz. Am 22. November 1941 wurde Amelung das Deutsche Kreuz in Gold verliehen, am 15. Juli 1942 das Ritterkreuz – »... hat in Hunderten von Einsätzen auf fast allen Kriegsschauplätzen überragende Erfolge erzielt«. In der Versorgung von Stalingrad 1942/43 war Amelung im Stabe von Milch, Ende des Krieges als Major auf der Luftkriegsakademie in Berlin-Gatow. 1956 trat Amelung in die Bundeswehr ein, wurde 1959 Oberstleutnant, verstarb überraschend am 26. Dezember 1964 an einem Herzinfarkt.

Andorfer, Anton, geboren am 23. November 1912 in Linz, flog an der Ostfront im Stuka-G. 77, vernichtete 45 Panzer, 50 Geschütze, sechs Flakbatterien, zerstörte mehrere Flußbrücken, versenkte einen Flakkreuzer, ein Kanonenboot und Transporter mit 13 000 BRT, ehe er am 26. März 1944 als Oberleutnant und Staffelführer der 2. Staffel des SG 77 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Andorfer ist noch am 11. April 1945 in den letzten schweren Abwehrkämpfen nach über 800 Einsätzen bei Halbau gefallen.

---

* Der Autor versuchte, aus zeitgenössischen Unterlagen wie durch Nachforschungen beim Bundesarchiv in Kornelimünster und beim Militärarchiv in Freiburg/Breisgau und persönlichen Rundfragen, alle Ritterkreuzträger der Schlachtfliegerei zu erfassen. Immer wieder wurden neue Namen bekannt. Da dies der erste Versuch im deutschen Schrifttum ist, alle Ritterkreuzträger der Schlachtfliegerei zu benennen, können sich verständlicherweise Fehler einschleichen. Für eine Vervollständigung dieser Liste wäre der Autor sehr dankbar, wenn Leser weitere Namen oder Ergänzungen und Verbesserungen direkt an den Verfasser mitteilen würden: Georg Brütting, 863 Coburg, Pilgramsroth 126

Anton, Heinz, Oberleutnant im SG 2. Als einzige Quelle der Verleihung ist Oberst Rudel in seinem Buch »Trotzdem« zu nennen. Er schreibt Seite 101: »Am Mius fällt (August 1943) Oberleutnant Anton, der nach Hörner die 9. Staffel übernommen hat; auf dieselbe unerklärliche Weise, wie schon einige Male vorher, explodiert beim Ansatz zum Sturz die ganze Maschine. Wieder ist einer unserer Alten, mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, von uns gegangen. In unseren Besatzungen ist ein Kommen und Gehen; nie tritt Ruhe ein – der unerbittliche Rhythmus des Krieges.«

Axthammer, Erich, geboren am 3. Dezember 1920 in Neumarkt in der Steiermark/Österreich, kam im Sommer 1943 als Schlachtflieger an der Ostfront zum Einsatz. In den schweren Abwehrkämpfen des Jahres 1943 erflog er sich das EK II und I, erhielt am 14. November 1944 das Deutsche Kreuz in Gold und wurde wenige Tage vor Kriegsende, am 28. April 1945, als Feldwebel und Flugzeugführer im Stab des SG 10 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Von Bargen, Johann, geboren am 14. Oktober 1914 in Malente-Gremsmühlen, stand vom ersten Kriegstag an als Sturzkampfflieger im Einsatz. Er flog über Polen, Frankreich und im Südostfeldzug über Griechenland. Dann verlegte seine Gruppe, die I./Stuka-G 3, nach Nordafrika. Als Oberleutnant und Gruppenadjutant bewährte er sich besonders in Angriffen auf Wüsten-Forts. Am 19. September 1942 wurde er noch in Afrika mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. 1943 verlegte die Gruppe an die Ostfront. Von Bargen war im Nordabschnitt Adjutant des Geschwaderkommodore Kuhlmey. Als Hauptmann und Gruppenkommandeur kehrte von Bargen im hohen Norden am 6. Juli 1944 vom Einsatz nicht mehr zurück.

Bahr, Günther, geboren am 18. Juli 1921 in Neu-Leegden in Ostpreußen, kam nach seiner Tätigkeit als Fluglehrer im Dezember 1941 bei der 6./SKG 210 an der Ostfront zum Einsatz. Im Sommer 1942 wurde Bahr zur Nachtjagd versetzt, schoß im NJG 4 und NJG 6 bis Kriegsende 37 Flugzeuge ab. Nach seinem vielfachen Einsatz wurde er als Oberfeldwebel am 28. März 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Bauer, Gerhard, geboren am 26. August 1916 in Jena, gehörte zu den seit Jahren bewährten Flugzeugführern des Stuka-Geschwaders 77, seit 1943 Schlachtgeschwader 77. Nach Hunderten von Einsätzen war er als Oberfeldwebel und Flugzeugführer am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden. Er flog dann in der 8./SG 77 unter Oberleutnant Lambert, jene Staffel, die am 17. April 1945 beim Start zum Schlachtfliegereinsatz auf dem Flugplatz Kamenz bei Dresden an der Ostfront von 60 bis 80

amerikanischen Mustang-Jägern überrascht und in dem ungleichen Kampf fast restlos aufgerieben wurde. Unter den sieben Totalverlusten war auch Leutnant Bauer auf seiner FW 190 F 9 (Werknummer 426043), der mit seinen Kameraden auf dem Hutberg bei Kamenz beigesetzt wurde.

Bauhaus, Gerhard, geboren am 22. Dezember 1908 in Bruenen bei Wesel, gehörte bereits beim 100 000-Mann-Heer zur Kraftfahrabteilung in Münster, trat 1935 als Oberschirrmeister zur Luftwaffe über und wurde Flugzeugführer. Im Osten zeichnete er sich besonders bei den Kämpfen um Feodosia und Eupatoria aus, wofür ihm am 25. Mai 1942 als Hauptmann und Staffelkapitän der 8./Stuka-G. 77 das Ritterkreuz verliehen wurde. Im August wurde er bei einem Einsatz schwer verletzt und erlag am 2. September 1942 diesen schweren Verletzungen im Lazarett in Greifswald.

Bellof, Ludwig, geboren am 28. März 1916 in Langen, erzielte seine großen Erfolge in den schweren Abwehrkämpfen 1943 bis 1945 in einer Nachtschlachtgruppe. Ritterkreuz als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 1./NSG 3 am 28. Januar 1945.

Benkendorff, Helmut, geboren am 8. Dezember 1910 in Berlin-Pankow, einer der ältesten Flugzeugführer in der Schlachtfliegerei, wurde am 26. März 1944 als Oberfeldwebel in der II./SG 1 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Berndl, Alois, geboren am 16. Dezember 1918 in Oedt a. d. Wild in Österreich. Nach seiner Ausbildung war er vom September 1941 bis März 1944 in 880 Einsätzen der Bordfunker und Bordschütze von Schwerterträger Friedrich Lang. Dafür wurde er in der III./SG 1 als Oberfeldwebel am 16. Juni 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Als Major Lang die FW 190 flog und damit die Bordfunker frei wurden, kam Berndl im April 1944 noch zur Ausbildung als Flugzeugführer.

Beutelspacher, Ernst, geboren am 21. Juli 1920 in Auersbach bei Karlsruhe, bekämpfte im Osten in nahezu 500 Einsätzen Panzer- und Truppenbereitstellungen und brachte im Luftkampf fünf feindliche Flugzeuge zum Absturz. Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän in der II./SG 2 »Immelmann« am 4. Mai 1944. Beutelspacher fiel am 22. Juli 1944 im Südabschnitt der Ostfront.

Bevernis, Heinz, geboren am 11. Dezember 1914 in Stralsund, war vom ersten Einsatz an der Bordfunker von Hauptmann Schairer, den er in 462 Feindflügen begleitete und erheblich zu den Erfolgen beitrug. Auf ihrem 462. Einsatz am 19. Juli 1942 wurde die bewährte Besatzung der 7./Stuka-G. 1 bei einem

Tiefangriff auf Panzer in der Nähe von Leningrad durch Bodenabwehr abgeschossen. Posthum wurde Oberfeldwebel Bevernis am 19. September 1942 das Ritterkreuz verliehen.

Blasig, Arnulf, geboren am 30. Dezember 1913 in Berlin, wurde wenige Wochen nach Beginn des Krieges im Osten am 4. September 1941 als Hauptmann und Kommandeur der IV.(Stuka)/LG 1 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, vor allem für seine umsichtige Führung der Gruppe und seinen persönlichen Einsatz im Kampf um die Festung Salla im finnischen Kampfraum, die durch die Unterstützung der Sturzkampfflieger eingenommen werden konnte. Am Ende des Krieges war Blasig als Major Adjutant von General Dinort. Major Blasig trat in die Bundeswehr ein und wurde bis zum Oberst befördert.

Bleckl, Karl, geboren am 26. September 1919 in Wien, flog an der Ostfront im Stuka-Geschwader 1 und wurde nach 451 Einsätzen am 3. November 1942 als Oberleutnant und Staffelführer der 7. Staffel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, da seine Angriffe vielfach entscheidende Bedeutung für den Erdkampf hatten.

Bleckmann, Günther, geboren am 30. November 1914 in Bochum, fiel nach Hunderten von Einsätzen als Hauptmann und Staffelkapitän in der II./SG 2 am 4. Juni 1944 an der Ostfront. Posthum wurde ihm am 9. Juni 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Blümel, Josef, geboren am 15. August 1920 in Brode im Sudetenland, wurde einer der erfolgreichsten Flugzeugführer im SG 5. Besondere Erfolge erzielte Feldwebel Blümel 1943/44 in der Panzerbekämpfung in der 10.(PZ)/SG 5. Bei einem solchen Angriff fiel er am 19. September 1944. Posthum wurde ihm am 16. Februar 1945 das Ritterkreuz verliehen.

Bode, Helmut, geboren am 15. Oktober 1907 in Metz, zählt zu den ältesten Stuka-Piloten, begann den Krieg als Staffelkapitän und führte gegen England die III. Gruppe im Stuka-Geschwader 77. Er bewies als Staffelkapitän wie als Gruppenkommandeur besondere Führungseigenschaften. Die größten Erfolge erzielte seine Gruppe im Balkanfeldzug. In Griechenland griff die III./St.G. 77 trotz schlechtester Wetterlage entscheidend in den Erdkampf ein, vor allem bei der Eroberung von Jannina. Im Seegebiet von Griechenland versenkte die Gruppe 46 000 BRT und beschädigte weitere 86 000 BRT. Im Osten vernichtete Bode durch Volltreffer einen Panzerzug, seine Gruppe vereitelte einen Panzerdurchbruch, wobei er persönlich vier Panzer abschoß. Nach all diesen Erfolgen wurde Bode als Hauptmann und Gruppenkomman-

deur am 10. Oktober 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In der Bundeswehr ging Bode als Major in Pension.

Bock, Alwin, gehörte zur Aufklärungsstaffel des SG 2. Sein Flugzeugführer war Oberfeldwebel Jochems. Ihre Aufklärungsergebnisse waren oft von schlachtentscheidender Bedeutung. Dafür wurde Stabsfeldwebel Bock bereits am 4. September 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. 1950 kehrte er erst aus russischer Gefangenschaft zurück.

Brand, Hans-Joachim, geboren am 16. Mai 1916 in Lüneburg, gehörte mit 964 Einsätzen zur Spitzengruppe aller Flugzeugführer im Zweiten Weltkrieg. Brand trat am 1. April 1936 in die Luftwaffe ein und kam nach seiner fliegerischen Ausbildung zur II./St.G. 2. Als Unteroffizier flog Brand über Polen und im Westen. Seine ersten Einsätze gingen gegen die Westerplatte, gegen Modlin und Warschau. Am 1. November 1939 erhielt er das EK II. Im Westen stand er vom Angriff gegen Fort Eben Emael über Lüttich, dem Maas-Übergang bis Dünkirchen im Einsatz. Am 2. Juli 1940 trug er das EK I, einen Monat später wurde er Feldwebel und in der Schlacht um England am 20. August 1940 Leutnant in der 4./St.G. 2. Über dem Balkan und im Osten bewährte er sich als Kettenführer gegen Bunker, Panzer, Flakbatterien und Schiffsziele. Im Januar 1942 flog er in der 8./St.G. 2 in der Krim gegen Schiffsziele bei Feodosia seinen 200. Einsatz, im März 1942 erhielt er das Deutsche Kreuz in Gold. Am 1. April 1943 zum Oberleutnant befördert, wurde er zum St.G. 77 versetzt, flog am 3. August 1943 in der 6. Staffel bei Tolokonja seinen 500. Einsatz. Anschließend wurde er Staffelkapitän der 1. Staffel, am 1. November 1943 Hauptmann, wurde er am 17. Dezember 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In der Begründung wurden seine Erfolge in der Bekämpfung von Bahnhöfen, Gleisanlagen und gegen den Nachschub hervorgehoben. Am 16. Mai 1944 meldete Brand seinen 800. Feindflug. Im November 1944 wurde Hauptmann Brand Kommandeur der I./SG 77. In den schweren Kämpfen gegen eine ständig wachsende Übermacht ist Hauptmann Brand noch am 18. April 1945 gefallen. Auf seinem 964. Einsatz wurde er in der Nähe des Flugplatzes Alteno bei Lucken in der Niederlausitz bei einem Tiefangriff gegen Panzer von leichter Flak abgeschossen. Brand war zum Eichenlaub eingereicht.

Brandenburg, Johannes, geboren am 28. Juli 1910 in Innien, Kreis Rendsburg, hat sich in zahlreichen Einsätzen sowohl in Polen wie im Westen als Flugzeugführer und als Staffelführer der 2./Stuka-G. 2 ausgezeichnet, vor allem bei der Bekämpfung von Schiffszielen. Die Staffel versenkte ohne eigene Verluste einen Kreuzer, drei Zerstörer, zwei Transporter und zwei Frachter, von denen Oberleutnant Brandenburg selbst einen Zerstörer und einen

Transporter versenkte. Bei der Bekämpfung von Landzielen gelang der Staffel u. a. südlich von Nesle einen Vorstoß französischer Panzerwagen aufzuhalten, wobei drei Panzer durch die Kette von Brandenburg vernichtet wurden. Nach diesen Erfolgen wurde Brandenburg als einer der ersten Stukaflieger am 18. September 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Im Herbst 1940 schulte Brandenburg auf Ju 88 um und wurde Kampfflieger. Nach Hunderten von Feindflügen kehrte Hauptmann Brandenburg am 28. Februar 1942 von einem Feindflug im Gebiet von Cholm nicht mehr zurück.

Braun, Rudolf, geboren am 30. August 1913 in Brannenburg/Inn, kam 1934 zur Luftwaffe und wirkte schon als Unteroffizier an wichtiger Stelle in der Entwicklung der Sturzkampfwaffe. Am 1. April 1938 zum Leutnant befördert, am 1. April 1940 zum Oberleutnant, wurde er Staffelführer in der I./Stukageschwader 3, flog über Polen, im Westen, gegen England, über dem Balkan und bewährte sich vor allem im Kampf gegen Kreta und im Mittelmeergebiet. Dabei setzte er bei der Unterstützung des Fallschirmunternehmens bei Chania durch Volltreffer die Flakbatterien außer Gefecht, versenkte im Seegebiet von Griechenland 16 000 BRT, erzielte gegen die britische Flotte im Seegebiet südlich Melos Volltreffer auf einen schweren Kreuzer, auf einen Zerstörer und einen leichten Kreuzer. Nach über 170 Einsätzen, davon 25 im Mittelmeer und gegen Kreta, wurde er am 14. Juni 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Dann verlegte die Gruppe nach Afrika. Dort wurde Braun am 25. April 1942 abgeschossen. Nach seiner Genesung wurde er Kommandeur der Stukaschule in Deutsch-Brod und im letzten Kriegsjahr als Hauptmann Kommandeur der I./SG 3 im Nordabschnitt der Ostfront.

Bromen, Wilhelm, geboren am 26. August 1915 in Dülmen, flog im Sturzkampfgeschwader 2 »Immelmann« an der Ostfront, vernichtete in zwei Kriegsjahren 21 Panzer, acht Batterien, sieben Geschütze, einen Güterzug und 76 Fahrzeuge. Ritterkreuz als Leutnant und Flugzeugführer in der 4./Stuka-G 2 am 16. April 1943. Am Ende des Krieges Oberleutnant.

Brücker, Heinrich, geboren am 5. Mai 1913 in Kiel, gehört zu den Pionieren der Sturzkampffliegerwaffe, flog bereits vor dem Kriege beim Stuka-G 2, führte in Polen eine Staffel, wurde im Westen als Hauptmann Kommandeur der III./Stuka-G 2 und erzielte seine größten Erfolge im Balkanfeldzug und im Mittelmeerraum. In Jugoslawien vernichtete er mit seiner Gruppe stärkste Befestigungen und Batteriestellungen am Rupelpaß. Dadurch gelang es den bereits ins Stocken geratenen Panzerangriff erneut zum Anlaufen zu bringen und den strategisch wichtigen Paß zu nehmen. Unter seiner Führung versenkte die III./Stuka-G 2 im Mittelmeerraum 125 000 BRT und beschädigte weitere

20 000 BRT feindlichen Schiffsraum. Um Kreta versenkte die Gruppe drei Zerstörer. Nach über 100 Einsätzen erhielt der Kommandeur am 24. Juni 1941 das Ritterkreuz. Zum Einsatz im Mittelmeerraum lag die Gruppe auf der Insel Scarpanto. Ende des Krieges führte Brücker ein Schlachtgeschwader in Italien. In der Bundeswehr wurde Brücker Oberst und Kommandeur der Truppenschule der Luftwaffe.

Buchner, Hermann, geboren am 30. Oktober 1919 in Salzburg, gehört mit Lambert zu den erfolgreichsten »Jägern« unter den Schlachtfliegern. Buchner wurde am 7. November 1941 von der Jagdfliegerschule in Werneuchen zur Ergänzungsgruppe der II. (Schlacht)/LG 2 nach Lippstadt versetzt und kam am 26. April 1942 mit der III./SG 1, 8. Staffel, an die Ostfront zur Zeit der Wiedereroberung von Kertsch zum Einsatz. Im Zuge der Umstellung wurde im Oktober 1943 aus der III./Stuka-G 1 die II./Schlachtgeschwader 2 »Immelmann«. Buchner wurde in der 6. Staffel einer der erfahrensten Schwarmführer nach Dommeratzki und Stollnberger. Allein im Abwehrkampf auf der Krim schoß er vom 12. Februar 1944 bis 9. Mai 1944 als Schlachtflieger auf FW 190 nicht weniger als 23 Flugzeuge, darunter 13 Jagdflugzeuge und mehrere Panzer ab. Nach 500 Einsätzen als Rotten- und Schwarmführer wurde Buchner am 20. Juli 1944 als Oberfeldwebel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, anschließend fliegerischer Staffelführer der 4. Staffel und schließlich nach 613 Feindflügen zum SG 151 nach Prossnitz als Gruppenfluglehrer versetzt. Auf den 613 Feindflügen errang Buchner 46 Luftsiege und zerstörte u. a. 46 Panzer. Aber schon am 15. November kam Buchner aufgrund seiner jagdfliegerischen Erfahrung zum Erprobungs-Kommando der Me 262 nach Lechfeld. Dort gelang ihm während der Umschulung am 26. November 1944 der erste Abschuß einer Lightning mit Me 262. Im Dezember 1944 wurde Buchner in der Reichsverteidigung bei der 9. Staffel in der III./JG 7 in Parchim eingesetzt. Am Ende des Krieges hatte Buchner 640 Feindflüge und 58 Luftsiege. Mit 12 Luftsiegen gegen amerikanische Bomber und Jäger zählt er zu den erfolgreichsten Jagdfliegern auf Me 262.

Bumen, Robert, geboren am 12. Oktober 1918 in Freiburg, gehörte zu den erfolgreichsten Flugzeugführern im SG 77. Er flog im Stabsschwarm der I. Gruppe. Am 25. Juli 1944 wurde er über Przemist in Polen abgeschossen. Posthum wurde Feldwebel Bumen am 29. Oktober 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Burr, Leonhard, geboren am 13. März 1913 in Zirndorf, erhielt das Ritterkreuz als Oberfeldwebel und Bordfunker von Eichenlaubträger Franz Kieslich in der 7./Schlachtgeschwader 77 am 30. November 1944. Leonhard Burr ist im März 1968 verstorben.

Czekay, Richard, geboren am 26. März 1916 in Strausberg bei Berlin, trat 1936 in die Luftwaffe ein, kam als Leutnant im August 1938 zur I./Stuka-G 165 nach Wertheim, 1939 zur I./Stuka-G. 76 nach Graz, 1940 auf die Stuka-Schule 2 nach Otrokowitz, als Oberleutnant am 3. Juli 1940 zur Stuka-Schule nach Graz und am 26. September 1941 in der 1. Staffel des Stuka-G. 2 an der Ostfront zum Einsatz. Am 18. März 1942 wurde er Staffelkapitän der 2. Staffel, erhielt am 8. Juni 1942 das Deutsche Kreuz in Gold, und als er 20 Panzer abgeschossen, 18 LKW, zehn Brücken und zwei Panzerzüge zerstört hatte, wurde er nach 461 Einsätzen am 30. September 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Im Kampf um Stalingrad führte Czekay als Hauptmann die 3. Staffel. Das Stuka-Geschwader 2 hatte in diesem Kampf erhebliche Verluste an Besatzungen und Maschinen. Czekay übernahm daher in Winniza eine Ju 88-Staffel als sogenannte »Schwere« Staffel des Geschwaders, die dann aber am 24. Juni 1943 der II. Gruppe des Lehrgeschwaders 1 unterstellt wurde. Er selbst wurde Kommandeur dieser Gruppe und ab März 1944 der I. Gruppe, mit der er an der Westfront im Kampf gegen die Invasion stand, bis er von Nachtjägern abgeschossen wurde und eben noch bei Brüssel landen konnte. Ab August 1944 führte er die IV. Gruppe, ab 1. November als Major, bis zu deren Auflösung im März 1945. Die letzten Wochen des Krieges erlebte Czekay nach über 500 Einsätzen wieder bei der Schlachtfliegerei in der Gruppe von Major Kieslich in Manching.

Friedrich-Karl Freiherr von Dalwigk zu Lichtenfels, geboren am 1. April 1907 in Torgau, zählte zu den ersten bekannten Kommandeuren der Sturzkampfflieger, führte als Hauptmann die I./Stuka-G 77 in Polen, griff entscheidend in den Erdkampf ein, flog auch im Westfeldzug immer an der Spitze der Gruppe dicht vor den Linien der Infanterie, bahnte so den Durchbruch trotz starker feindlicher Jagdabwehr bis zum Kanal. In der Schlacht um England kehrte er von einem Einsatz am 13. Juli 1940 nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 21. Juli 1940 das Ritterkreuz verliehen.

Darjes, Paul-Friedrich, geboren am 20. März 1911 in Berlin-Friedenau, kam aus der Kampffliegerei, flog bis 1942 im KG 51, wechselte dann zu den Sturzkampffliegern und führte von März bis Oktober 1942 die II./Stuka-G. 1 an der Ostfront. Nach über 200 Einsätzen im Osten wurde er als Major und Gruppenkommandeur am 14. Oktober 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hervorzuheben sind die unter seiner Führung geflogenen Angriffe der II./Stuka-G. 1 Mitte August 1942 zur Unterstützung einer Panzer-Division, die sich entscheidend für die Bildung eines Brückenkopfes auswirkten. Nach der Ritterkreuzverleihung wurde Darjes Kommodore des ZG 1 bis Ende April 1943. Am Ende des Krieges Oberstleutnant. In der Bundeswehr wurde Darjes

Oberst i. G. und war längere Zeit Chef der Schule für Logistik in Hamburg-Bahrenfeld.

Dawedeit, Herbert, geboren am 2. Mai 1914 in Essen, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 8./Schlachtgeschwader 77 am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Diekwisch, Erwin-Peter, geboren am 12. August 1920 in Buschhütten, Kreis Siegen, zeichnete sich wiederholt in schwierigsten Sondereinsätzen aus, erhielt das Ritterkreuz als Leutnant und Flugzeugführer in der III./SG 1 am 15. Oktober 1942, nachdem er 22 Panzer abgeschossen, 24 Artillerie- und Flakgeschütze, zwei Eisenbahnzüge und fünf Eisenbahnbrücken zerstört hatte. Bei Kriegsende Hauptmann in der III./KG 200.

Dose, Paul, geboren am 10. Februar 1921 in Gerdshagen, Kreis Rostock, wurde als Oberleutnant und Staffelkapitän der 9./SG 2 »Immelmann« am 4. Mai 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Eberspächer, Helmut, geboren am 18. November 1915 in Tübingen, flog von Kriegsbeginn bis 1942 als Beobachter in der Fernaufklärerstaffel 7.(F)/LG 2. 1942 schulte er zum Flugzeugführer um und kam 1943 nach seiner Ausbildung in die 3. Staffel des SKG 10, in der er bis Kriegsende flog. Im Laufe des Krieges hieß die I./SKG 10 nacheinander III./KG 51 und schließlich NSG 20 und stand in dem schweren Kriegsjahr 1944 gegen einen übermächtigen Gegner im Einsatz gegen die britische Insel und in der Reichsverteidigung. Eberspächer erzielte seine größten Erfolge als Staffelkapitän in der Nachtschlachtgruppe 20, kam auf sieben Luftsiege, davon drei in der Nacht. Am 1. Mai 1944 zum Hauptmann befördert, erhielt Eberspächer am 24. Januar 1945 nach über 170 Feindflügen das Ritterkreuz.

Edhofer, Heinz, geboren in Erlbach, flog im Stukageschwader 2 »Immelmann« an der Ostfront, u. a. vermochte er am 25. September 1942 seine Ju 87 D-3 trotz schwerer Verwundung aus einem Luftkampf gegen einen Pulk von 30 sowjetischen Jägern über Lesmoja, 40 km nordwestlich von Stalingrad, sicher nach Hause zu fliegen. Nach Hunderten von Einsätzen wurde Edhofer als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 7./SG 2 am 30. November 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Edhofer fiel noch Anfang April 1945 bei einem Überführungsflug in der Nähe von Prag.

Ennecerus, Walter, geboren am 21. November 1911 in Trier, gehört zu den Pionieren der Sturzkampffliegerwaffe und zählt im II. Weltkrieg zu den bekanntesten Stukapiloten der ersten erfolgreichen Feldzüge. Die ersten

Erfahrungen für die neue Taktik sammelte Ennecerus bei der Legion Condor in Spanien, als er als Staffelkapitän mit der He 51 die ersten Sturzflüge durchführte. 1939 Staffelkapitän der 4./St.G. 77. Im Polenfeldzug führte Hauptmann Ennecerus eine Staffel in der II./St.G. 2, die er im Westen als Gruppenkommandeur übernahm. Bereits am 21. Juli 1940 wurde Ennecerus als zweiter Stukapilot mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In der Begründung heißt es: »Außer Angriffen auf Kolonnen, Truppenansammlungen, Batterien, befestigte Ortschaften und Eisenbahnziele hat seine Gruppe die Forts bei Lüttich, bei Maubeuge, bei Givet, sowie Teile der Maginotlinie bei Weißenburg und am Kaiserstuhl sturmreif beworfen. Sie hat vier Schiffe bei Dünkirchen, Le Havre und La Rochelle versenkt und acht Schiffe durch Treffer schwer beschädigt. Die Aufstellung französischer Panzerwagen bei Philippeville wurde durch den Stukaangriff der Gruppe auseinandergesprengt und der Bahnhof Evreux gesperrt.« Die Wirkung der Einsätze der Gruppe bringt deutlich der Funkspruch des Kommandeurs einer Infanterie-Division zum Ausdruck: »Dank Stuka-Angriff wurde Fort Battiste ohne Verluste genommen!« Als Major führte Ennecerus seine Gruppe auch im Kampf gegen England, hier bereits im Verband des St.G. 3. Im Dezember 1940 verlegte die II./Stuka-G 2 vom Kanal nach Trapani auf Sizilien, schließlich nach Afrika und unterstützte dort mit dem Stukageschwader 3 den Vormarsch von Rommel. Ende März 1941 wurde die Gruppe nach Graz zurückgeholt, um nach Auffrischung im Balkanfeldzug und im Kampf um Kreta wieder im Einsatz zu stehen. Im Mittelmeerraum führte Major Ennecerus die II./Stuka-G 2 bei den erfolgreichen Angriffen auf den Flugzeugträger »Illustrious«, ebenso bei der Versenkung des Kreuzers »Southampton« und am 26. Mai 1941 gegen den Flugzeugträger »Formitable«, bei dem auch dieser Träger schwer getroffen wurde. Am 2. September 1942 ging die bislang selbständige Gruppe endgültig in den Verband des Stukageschwaders 3 auf und wurde in III./St.G. 3 umbenannt. Kurz darauf wurde ihr Kommandeur versetzt. Ennecerus wurde am 13. Oktober 1942 Kommodore des Stukageschwaders 77 und führte das Geschwader bis 1. März 1943. In Stabsstellungen stieg Ennecerus bis Kriegsende bis zum Generalmajor auf. Bei der Bundeswehr war Ennecerus zuletzt Chef des Stabes des Allgemeinen Luftamtes in Bonn-Porz. Wenige Monate nach seiner Pensionierung als Brigadegeneral verstarb 1971 Ennecerus ganz überraschend.

Ensle, Wolfgang, geboren am 29. Juli 1920 in Mutlangen, Kreis Schwäbisch Gmünd, flog in 22 Monaten Fronteinsatz nicht weniger als 762 Einsätze, eine Zahl von Feindflügen, die in dieser Zeit nur wenige Flugzeugführer erreichten. Nach der fliegerischen Ausbildung kam Ensle, wie die meisten Stukaflieger über Stukaschule und der Ergänzungsstaffel in Graz, im Oktober 1942 im Südabschnitt der Ostfront erstmals zum Einsatz, und zwar gleich in dem

schweren Kampf um Stalingrad, wurde dann 1943 mit der I./SG 2 in den Brennpunkten der Abwehrschlacht an der gesamten Ostfront eingesetzt, bis er am 8. August 1944 nach 762 Einsätzen als Fahnenjunker-Feldwebel und Flugzeugführer in der 2./SG 2 das Ritterkreuz erhielt. Nach kurzem Kommando zur Kriegsschule wurde er wieder zu seinem alten »Haufen« versetzt, der inzwischen in Ungarn flog und auf FW 190 umgeschult hatte. Ensle schulte beim Verband um und bei seinem ersten Einsatz wurde er gleich von einer amerikanischen Lightning abgeschossen. Schwer verwundet, war seine fliegerische Laufbahn im Krieg beendet. Auf fast allen seinen Einsätzen begleitete ihn als Bordfunker Feldwebel Reinhold Fischer.

Enzensberger, Josef, geboren am 21. August 1914 in Sonthofen, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der I./SG 10 am 28. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Eppen, Heinrich, geboren am 29. März 1915 in Winsen/Luhe, flog von Beginn an bei der Sturzkampfwaffe, gehörte zu den wenigen Flugzeugführern, die jene Katastrophe der I./Stuka-G 76 am 15. August 1939 über dem Truppenübungsplatz Neuhammer bei dichtem Bodennebel überlebten, flog im Krieg im Stuka-Geschwader 3 und zeichnete sich vor allem im Balkanfeldzug aus. Als Staffelkapitän der 1. Staffel griff er in weit über 100 Einsätzen in Griechenland entscheidend vor den Spitzen der Gebirgs- und Panzerdivisionen in den Erdkampf ein und ermöglichte so den weiteren Vormarsch der Truppen. In griechischen Gewässern versenkte er mit seiner Staffel einen Zerstörer und zehn Schiffe mit 50 000 BRT. Am 5. Juli 1941 wurde er als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In Afrika begleitete er mit seiner Staffel den Vormarsch von Rommel, wurde Gruppen- und schließlich Geschwaderadjutant, bis er am 4. Juni 1942 von einem Einsatz gegen Hachem nicht zurückkehrte.

Fechner, Konrad, geboren am 1. November 1918 in Hofmeteln bei Schwerin, erhielt als Feldwebel und Flugzeugführer in der 6./Schlachtgeschwader 77 am 4. Mai 1944 das Ritterkreuz.

Fick, Ernst, geboren am 13. August 1912 in Weidenau an der Sieg, zählte bei Kriegsbeginn bereits zu den ältesten Flugzeugführern, führte aber vorbildlich seine Staffel in Polen, im Westen und im Balkanfeldzug. Vor Malta versenkte er einen Zerstörer und traf den Flugzeugträger »Illustrious« schwer. Nach über 200 Einsätzen wurde er als Hauptmann und Staffelkapitän der 6./St.G. 2 an der Ostfront bei einem Angriff auf Panzeransammlungen bei Beresov durch Flak am 27. Juli 1942 abgeschossen. Posthum wurde ihm am 19. September 1942 das Ritterkreuz verliehen.

Fickel, Helmut, geboren am 27. November 1921 in Meiningen, wurde am 1. Oktober 1940 Soldat, in seiner Ausbildung am 1. April 1942 Leutnant und kam im März 1943 in der 8. Staffel des Stukageschwaders 2 »Immelmann« im Südabschnitt der Ostfront zum Einsatz. Wenige Wochen später wurde er Adjutant von Rudel beim Stab der III. Gruppe und flog wie ein Schatten an seiner Seite. Nach 450 Einsätzen erhielt er am 6. Juni 1944 das Ritterkreuz, wurde Oberleutnant und flog gegen Geschützstellungen südlich des Tscherkassykessels mit seinem Bordfunker Feldwebel Partsch im Juli seinen 500. Einsatz. Kurz darauf traf ihn im Nordabschnitt ein Volltreffer in die Fläche, brennend landete er jenseits der Front in einem hügeligen Gelände, von Gräben zerfurcht, sehr bald von den Sowjets erkannt. Rudel sah die Notlage und gab durch: »Die 7. Staffel: Tiefangriffe auf Kavallerie und Infanterie, 8. Staffel: in geringer Höhe Abwehrkreise um Fickel und mich; 9. Staffel: oben bleiben und Jäger ablenken vom geplanten Manöver. Stoßen Jäger nach unten, dann greift 9. Staffel sie von oben an.« Er erzählt weiter: »Ich fliege ganz tief über die Notlandestelle und suche mir einen Streifen heraus, wo es mit etwas Glück für eine Landung reichen könnte. Langsam mit Gas heranziehen, nun ist der zweite Graben vorüber. Gas raus, es holpert stark, der Schwanz kommt kurz hoch, dann stehe ich. Fickel und Partsch laufen um ihr Leben und sind schnell an meiner Maschine, die Geschosse der Iwans haben bisher noch nichts Wesentliches getroffen. Beide hinten rein, den Gashebel auf Vollgas. Ich koche vor Anspannung. Wird es reichen, wird die Maschine abheben, bevor sie am Boden gegen ein Hindernis rast und zerschellt? Jetzt kommt ein Graben. Ich reiße die Maschine weg, kurz dahinter tupft sie noch einmal mit den Rädern auf den Boden, dann hält sie sich in der Luft. Langsam läßt die Spannung wieder nach, die Gruppe schließt auf. Ohne Verluste kehren wir zurück.« Im August 1944 verlegte die Gruppe nach Kurland. Dort übernahm Fickel als Staffelkapitän die 9. Staffel, die er bis Kriegsende führte und dabei auf über 800 Einsätze kam.

Filius, Ernst, geboren am 20. Juli 1916 in Loßlau in Oberschlesien, war Elektriker, bevor er zur Wehrmacht kam. Er flog im Stuka-Geschwader 2 als Bordfunker von Alwin Boerst, fiel am 30. März 1944 nach fast 900 Einsätzen mit seinem Kommandeur Major Boerst beim ersten Einsatz dieser Besatzung mit 3,7-cm-Kanonen bestückten Ju 87 bei einem Angriff auf Panzerbereitstellungen nördlich von Jassy in Rumänien. Posthum wurde Oberfeldwebel Filius am 19. Mai 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Fischer, Siegfried, geboren am 27. November 1918 in Pommerndorf, Kreis Hohenelbe, Riesengebirge, bewährte sich im Krieg und Frieden, vom Ritterkreuz zum Goldenen Ski. Fischer wurde im Oktober 1939 Soldat, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung 1940 zur Stukagruppe nach Graz und

schließlich zur Ergänzungsstaffel des Stuka-G 1, bei dem er dann vier Jahre im Fronteinsatz flog. Bei der 6. Staffel kam er als Gefreiter gegen Malta zum ersten Einsatz, wurde an der Ostfront zuerst in die 5. und dann in die 8. Staffel versetzt und beendete den Krieg als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 9. Staffel. Bei 713 Feindflügen mußte Fischer 25mal notlanden, wurde 13mal abgeschossen, landete zweimal hinter den russischen Linien, wurde zweimal schwer, einmal leicht verwundet – aber er überwand alle Schrecken und stand mit dem Glück des Soldaten erneut im Einsatz. Bereits bei seinem 13. Feindflug im Juli 1941 wurde er 40 km hinter der Front abgeschossen und schlug sich durch. Am 8. Juli 1941 sprang Fischer über dem unübersichtlichen Sumpfgebiet bei Weliluki aus der in Brand geschossenen Ju 87 ab, erlitt schwere Verbrennungen an Gesicht und Händen. Deutsche Vorposten holten ihn aus dem Niemandsland. Auf seinem 713. Feindflug am 17. April 1945 nordwestlich Frankfurt/Oder erhielt Fischer einen Flakvolltreffer in die Steuerung seiner FW 190 – mußte wieder einmal aussteigen und hatte bei diesem Flugzeugtyp das wohl einmalige Glück, daß er den schweren Anschlag an das Leitwerk überlebte, wenn ihm auch die Höhenflosse beide Unterschenkel zerbrach. Infanterie holte den Schwerverwundeten unter Feindbeschuß aus dem Niemandsland. Im Lazarett bei Zossen geriet Fischer bei Kriegsende in russische Gefangenschaft, aus der er am 18. September 1946 zurückkehrte. Auf seinen 713 Feindflügen an der gesamten Ostfront von Wilna bis Stalingrad und zur Krim wurde Fischer durch seine Treffsicherheit auf Brücken bekannt. Über 30 Eisenbahn- und Flußbrücken zerstörte er. In den letzten Kriegsmonaten wurde Fischer ein Spezialist als Panzerjäger mit Panzerbrechraketen an den Flächen der FW 190 und mit panzerbrechenden Behältern mit 4-kg -Hohlladungsbomben. Im Einsatzgebiet Westpreußen-Pommern schoß er als »Blitz von Pommern« in kurzer Zeit über 80 Panzer mit dieser FW 190 ab und ermöglichte dadurch oft den Flüchtlingskolonnen die Flucht über die Oder. Darüber hinaus holte Fischer eine Reihe von notgelandeten Flugzeugführern mit dem Fieseler Storch hinter den feindlichen Linien heraus. Am 17. Oktober 1943 war Fischer mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet worden und am 28. Februar 1945 erhielt er als Oberfeldwebel das Ritterkreuz. Trotz seiner schweren Verwundung holte sich der begeisterte Skiläufer 1951 in Berchtesgaden bei den Deutschen-Versehrten-Ski-Meisterschaften mit dem Sieg in der Alpinen Kombination den »Goldenen Ski«.

Fischer, Heinz, geboren am 22. Mai 1917 in Berlin-Dahlem, trat im Frühjahr 1936 als Fähnrich in eine Panzer-Abwehr-Abteilung ein, wechselte ein Jahr später als Oberfähnrich zur Luftwaffe, wurde nach seiner Flugzeugführerausbildung zuerst Aufklärer, dann Kampfflieger und während des Krieges Sturzkampfflieger. Seine Haupteinsatzgebiete waren die schwierigen Sturzflüge in die Abwehrhöllen von Malta und Kreta. Im Osten flog er mit seiner

Staffel, der 9./St.G. 1, gegen Bunker, Eisenbahnlinien und Bereitstellungen, zerstörte durch Volltreffer 18 Panzer und 20 schwere Geschütze. Ende Juli 1942 erhielt er das Deutsche Kreuz in Gold. Bei seinem 456. Einsatz ist der junge Hauptmann und Staffelkapitän am 26. Oktober 1942 im Wolchow-Gebiet bei Strelitzky gefallen. Posthum wurde er am 25. November 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Fitzner, Karl, geboren am 4. Juli 1915 in Düsseldorf, erwarb den Flugzeugführerschein, ehe er 1935 in die Luftwaffe eintrat. Seine ersten Kriegserfahrungen sammelte er bei der Legion Condor in Spanien, wurde nach seiner Rückkehr mit dem Goldenen Spanienkreuz mit Schwertern ausgezeichnet. Aufgrund seiner militärischen Leistungen wurde er am 1. Januar 1941 in der 1./Stuka-G. 77 Leutnant, erhielt im August 1942 das Deutsche Kreuz in Gold, erzielte in den harten Kämpfen des Sommers 1942 vor allem im Einsatz gegen Panzer besondere Erfolge, bewährte sich aber besonders in den Kämpfen um Sewastopol und Stalingrad, so daß er nach 565 Einsätzen auf fast allen Kriegsschauplätzen am 27. November 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Fitzner ist als Oberleutnant und Staffelführer im Stuka-G. 2 am 8. Juli 1943 im Osten gefallen.

Forgatsch, Heinz, geboren am 8. März 1915 in Bunzlau in Schlesien, gehörte zu den schneidigsten und erfolgreichsten Flugzeugführern der Erprobungsgruppe 210. Forgatsch kam im Juni 1940 von der Kampffliegerei in die neuaufgestellte Erprobungsgruppe 210, flog in der Schlacht um England in kürzester Zeit über 50 Jabo-Einsätze gegen Ziele in Südengland. Dabei versenkte er einen Transporter und traf mehrfach ein wichtiges Flugzeugmotorenwerk. Nach Umbenennung der Gruppe in die I. Gruppe des SKG 210 wurde er Kapitän der 3. Staffel. Am 14. Juni 1941 wurde er als Oberleutnant mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Auf Grund seines hervorragenden fliegerischen Könnens berief man Forgatsch in die Erprobungsstelle nach Rechlin. Dort stürzte er als Führer der Erprobungsstaffel bei einem Testflug mit der Me 210 am 23. September 1941 tödlich ab.

Flögel, Josef, geboren am 19. Oktober 1919 in Weigelsdorf, flog jahrelang in der 3. Staffel des Stuka-G 5, erzielte seine größten Erfolge im Nachtschlachtgeschwader 5, in dem er am 20. Januar 1945 gefallen ist. Posthum wurde ihm im März 1945 das Ritterkreuz verliehen.

Freitag, Bruno, geboren am 21. Juli 1918 in Potsdam, trat im Dezember 1936 in die Luftwaffe ein, meldete sich Anfang 1938 zu der in Aufstellung befindlichen Sturzkampfwaffe, kam als Oberfähnrich zur 3./St.G. 2 nach Breslau-Schöngarten, wurde am 1. September 1938 Leutnant, flog über Polen und im

Frankreichfeldzug, erhielt EK I, dann gegen Geleitzüge und U-Boote im Kanal, flog in der Schlacht um England die verlustreichen Angriffe gegen den Flugplatz Tangmere mit, wurde am 1. September 1940 Oberleutnant. 1941 gehörte Oberleutnant Freitag mit seinem Bordfunker Oberfeldwebel Herzog zu den Besatzungen der Gruppe, die auf dem Balkan und gegen Kreta im Einsatz waren. Mit Kriegsbeginn im Osten wurde Oberleutnant Freitag Staffelführer der 3./St.G. 2, wagte bereits am zweiten Kriegstag eine tollkühne Landung tief im Feindesland, um den notgelandeten Kommandeur der Gruppe, Hauptmann Hitschhold und seinen Bordfunker, zu retten. Wenige Tage später holte er eine zweite Besatzung bei Kropiwnja im Raume Smolensk hinter den feindlichen Linien heraus. Am 24. Juli 1941 wurde Freitag Staffelkapitän der 7./St.G. 2, führte am 10. September 1941 seinen 300. Feindflug durch. Wenige Tage danach, am 15. September, griff Freitag bei seinem 320. Einsatz südwestlich von Leningrad Bunker und Stellungen im Tiefflug mit Bordwaffen an, als ihm die leichte Flak bei einem Schrägangriff frontal mit mehreren Treffern Motor und Fahrwerk zerstörte. Mit Mühe erreichte er die eigenen Linien, überschlug sich bei der Notlandung, komplizierter Oberarm-Gelenkbruch, Bordfunker Herzog an der Wirbelsäule verletzt. Das zwang Freitag für Monate ins Lazarett. Dort erhielt er am 5. Oktober 1941 das Ritterkreuz verliehen. Von Februar bis April 1942 stand Freitag im Raume Leningrad wieder im Einsatz, bis ihm bei einem Sturzangriff ein Trommelfell platzte und er sturzflug-untauglich wurde. Anschließend war Freitag Ordonnanzoffizier bei General von Richthofen. Im Juni 1943 Hauptmann, kam Freitag zur neu gegründeten Technischen Akademie der Luftwaffe. Diese sollte in Zusammenarbeit mit Generalstab und Truppe das technische Führungsgerüst der Luftwaffe bilden.

Fritzsche, Immo, geboren am 16. Dezember 1918 in Döcklitz, Kreis Querfurt, trat 1938 als Kanonier in ein Flak-Regiment ein, auf seinen Wunsch erreichte er die Versetzung zur Fliegertruppe und wurde Sturzkampfflieger, 1940 Leutnant, kam im Balkanfeldzug erstmals zum Einsatz, zeichnete sich im Osten im Sturzkampf-Geschwader 2 immer wieder aus, brachte am 16. März 1942 trotz Verwundung durch Flakbeschuß seine Ju 87 D sicher zum Feldflugplatz zurück, wurde in jungen Jahren Staffelkapitän der 7./St.G. 2 und nach schweren Einsätzen im Sommer 1942 und den Abwehrschlachten im Winter 1942/43 am 16. April 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Im Herbst 1943 flog die Gruppe vor allem gegen Dnjepr-Brücken. Fritzsches Gruppenkommandeur, Major Rudel, berichtet: »In diesen Tagen hat auch Oberleutnant Fritzsche Glück. Südostwärts Saparoshje, bei Heidelberg, kommt er nach Jägerbeschuß mit dem Fallschirm gut runter, auch wenn er sich bei dem Absprung selbst etwas am Leitwerk demoliert. Nach kurzer Erholung ist dieser ausgezeichnete Staffelkapitän und Ritterkreuzträger wieder im Einsatz.« Es sollte sein letzter sein. Bei einem Sturzangriff wurde er im Raume Kiew schwer verletzt. Den Folgen dieser Verwundung erlag Oberleutnant Fritzsche am 14. Dezember 1943.

Frost, Rupert, geboren am 9. Oktober 1911 in Schmiegel, gehörte zu den erfolgreichsten Nachtschlachtfliegern, wurde als Major und Kommandeur der 9. Nachtschlachtgruppe, die sich vor allem im italienischen Raum auszeichnete, am 25. November 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Nach dem Kriege wanderte Major Frost nach Kanada aus, schuf sich in Jamesriverbridge am Fuße der Rocky Mountains in einsamer Wildnis eine riesige Rinderfarm, wurde Viehzüchter, Tierarzt, Cowboy, Farmer, Landmaschinen-Mechaniker in einer Person.

Dr. Gadermann, Ernst, geboren 1914 in Hamburg, wurde im Oktober 1941 Truppenarzt der III./St.G. 2 »Immelmann«, befreundete sich bald mit dem damals noch unbekannten Oberleutnant Rudel, da beide Sportsleute waren und auch im harten russischen Winter trainierten. Mit Rudel machte er auch seinen ersten Feindflug, um eine vermißte Besatzung zu suchen und evtl. helfen zu können. In den nächsten Jahren flog Gadermann auch mit anderen Flugzeugführern, um sie im Einsatz testen und betreuen zu können. Sie flogen gerne mit ihm, da er »sehen«, d. h. aufklären konnte. Gadermann wurde vom Sanitätsdienst abgestellt. Seine intensive fliegerische Tätigkeit mit Rudel begann nach dem Tode von Hentschel, dem Bordschützen von Rudel. Als Rudels Bordschütze flog er von Mai 1944 bis zum 11. Februar 1945, war an zahllosen Panzerabschüssen beteiligt, schoß selbst mehrere russische Jäger ab, überstand mit Rudel all die Notlandungen, wurde nach 850 Einsätzen am 19. August 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, bis zu jenem 11. Februar 1945, als Rudels Ju 87 in Brand geschossen wurde, sein Unterschenkel zerschmettert war. Unter Aufbietung der letzten Energien vermochte Rudel noch zwischen den ersten deutschen Stellungen zu landen und Gadermann konnte ihn eben noch aus der brennenden Maschine herausziehen. Das war auch Gadermanns letzter Einsatz. Er beendete den Krieg als 31jähriger Oberstabsarzt der Reserve. Nach dem Krieg wurde Prof. Dr. Gadermann ein angesehener Herz- und Kreislaufspezialist, war sportmedizinischer Leiter der Olympischen Spiele 1972 in München, starb überraschend am 26. November 1973 in Hamburg auf dem Weg zur Vorlesung an einem Herzinfarkt.

Gasmann, Peter, geboren am 4. Dezember 1910 in Bonn, kam aus dem Mannschaftsstand und führte im letzten Kriegsjahr ein Geschwader! Darüber hinaus hat Gasmann erst bei der Truppe als Stabsfeldwebel ganz nebenbei das Fliegen erlernt. Hauptmann Mahlke, sein damaliger Kommandeur bei der III./St.G. 1 lehrte ihn den stukamäßigen Einsatz. Gasmann wurde Offizier,

übernahm als Hauptmann selbst die III. Gruppe des Geschwaders. Nach der Vernichtung von 24 Panzern, 39 Geschützen, neun Brücken und der treffsicheren Unterbrechung von sechs wichtigen Eisenbahnlinien wurde ihm am 25. Mai 1942 das Ritterkreuz verliehen. Als Major übernahm Peter Gasmann am 1. Mai 1944 das Schlachtgeschwader 1 und führte es als Kommodore bis Kriegsende. Major Gasmann ist nach dem Kriege verstorben.

Gehrmann, Johann, geboren am 19. November 1920 in Bornstedt, flog im Schlachtgeschwader 1 an der Ostfront, wurde Staffelkapitän in der I. Gruppe und erhielt als Hauptmann d. R. am 31. Dezember 1943 das Ritterkreuz. Nur wenige Wochen später, am 27. Januar 1944, ist Hauptmann Gehrmann gefallen.

Gies, Alfred, geboren in Weilburg, erhielt als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 1. Staffel des Schlachtgeschwaders 2 am 16. Dezember 1944 das Ritterkreuz.

Goebel, Siegfried, geboren am 26. Mai 1916 in Zwickau, zeichnete sich im Sturzkampf-Geschwader 3 vor allem in der Schiffsbekämpfung im Mittelmeerraum aus. Als Oberleutnant und Staffelführer in der III. Gruppe vernichtete oder beschädigte er 50 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraum. Seinen Bomben fiel auch der britische Flakkreuzer »Coventry« zum Opfer. Ritterkreuz am 3. Februar 1943. Am Ende des Krieges Hauptmann und Kommandeur der III./SG 3.

Goetze, Manfred, geboren am 5. November 1920 in Dresden, flog an der Ostfront im Schlachtgeschwader 77. Als er nach dem Deutschen Kreuz in Gold 1944 weitere 32 Panzer, 12 Flak-Batterien und mehrere Salvengeschütze zerstörte, erhielt er am 19. August 1944 als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./SG 10 das Ritterkreuz. Goetze fiel als Hauptmann und Staffelkapitän am 4. Januar 1945 im Osten.

Goldbruch, Kurt, geboren am 13. August 1919 in Bodenbach im Sudetenland, war vier Jahre im Osten ununterbrochen im Einsatz. 1941 wurde er mit dem EK II und I ausgezeichnet, 1943 mit dem Deutschen Kreuz in Gold und als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./SG 1 erhielt er am 28. Januar 1945 das Ritterkreuz. Goldbruch ist noch in den letzten Kriegstagen, am 19. April 1945, im Osten gefallen.

Görtler, Horst, Feldwebel und Flugzeugführer im Stab des Stukageschwaders 77, erhielt an der Ostfront das Ritterkreuz. Über Görtler, der gefallen ist, waren keine Unterlagen zu erhalten.

Golles, Karl, geboren am 13. Oktober 1917 in Zwickau, war Schlosser, bevor er Berufssoldat wurde. Transportflieger, Zerstörer, Flugzeugführer im Schnellkampfgeschwader 10 und schließlich Schlachtflieger, der sich an allen Fronten bewährte und dafür als Oberfeldwebel in der 6./SG 10 am 9. Juni 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Kaum einen Monat später ist er am 7. Juli 1944 an der Ostfront gefallen.

Graber, Heinz, geboren am 9. März 1912 in Berlin, stand von Kriegsbeginn an im Einsatz, wurde, nachdem er in Hunderten von Einsätzen 19 Panzer, 80 LKW's, Panzerzüge, 18 Flak- und Artillerie-Stellungen, Bahnhöfe und Munitionslager vernichtet hatte, am 19. Juni 1942 als Leutnant und Staffelkapitän der 7./SG 2 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Am 30. Januar 1943 ist Graber an der Ostfront gefallen.

Grenzel, Gerhard, geboren am 13. Mai 1915 in Brandenburg, war der erste Unteroffizier der Deutschen Wehrmacht, der mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden ist. Grenzel flog in der I./Stuka-G 1 im Polenfeldzug und verlegte dann mit der Gruppe nach Norwegen. Für seine Erfolge gegen die britischen Seestreitkräfte vor der norwegischen Küste und in der Nordsee erhielt er bereits am 8. Mai 1940 das Ritterkreuz. Grenzel wurde Offizier und kehrte als Leutnant im Januar 1941 von einem Feindflug im Mittelmeer gegen britische Schiffe nicht mehr zurück.

Grewe, Josef, geboren am 9. September 1908, gehörte zu den ältesten Stukapiloten, ein hervorragender Kettenführer. Als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 9./Schlachtgeschwader 77 wurde er am 20. Juli 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Grewe starb in seinem Heimatort am 20. April 1962.

Gschwendtner, Karl Georg, geboren am 26. Juni 1918 in Wollomoos über Aichach/Obb., flog im SG 77 an der Ostfront. Nach 720 Einsätzen, in denen er zwei Schiffe mit 3500 BRT versenkte, vier Festungswerke durch Volltreffer ausschaltete, fünf Festungsbunker, 39 Panzer, 25 Geschütze, zwei Transportzüge, 150 Fahrzeuge und mehrere Brücken zerstörte, wurde er am 5. Februar 1944 als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 7./SG 77 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Gschwendtner fiel noch im April 1945 nach über 800 Feindflügen an der Ostfront.

Griebel, Osmar, geboren am 21. November 1919 in Nürnberg, stand ununterbrochen im Osten im Einsatz, zeichnete sich vor allem im Kampf um Sewastopol, im Kaukasus in der Abwehrschlacht im Winter 1942/43 und erneut in der Schlacht um Bjelgorod aus. Ritterkreuz als Feldwebel und

Flugzeugführer in der 2./SG 77 nach über 600 Einsätzen am 5. Dezember 1943. Wenige Monate später, am 9. März 1944, ist Griebel an der Ostfront gefallen.

Freiherr Grote, Horst, geboren am 12. Mai 1912 in Gleiwitz, gehörte mit Hauptmann Thiem und Oberleutnant Peitsmeyer zu den Staffelkapitänen (4. Staffel) der Schlachtfliegergruppe II./LG 2, die im Westfeldzug entscheidend in den Erdkampf eingriff und den raschen Vormarsch mit ermöglichte, vom Albert-Kanal über Cambrai bis zum Kanal, vom Übergang über die Marne bis Dijon. Alle drei Staffelkapitäne wurden am 21. Juli 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Freiherr Grote, der in die Bundeswehr eintrat, ging als Oberstleutnant in Pension.

Günther, Paul, geboren am 15. Juli 1916 in Bischke, Kreis Colmar, stand vom ersten bis zum letzten Kriegstag im Einsatz. Nach dem Polenfeldzug erhielt er als Unteroffizier das EK II, im Westen das EK I, 1943 an der Ostfront den Ehrenpokal und das Deutsche Kreuz in Gold und nach über 700 Einsätzen am 2. Februar 1945 als Fahnenjunker-Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 9./SG 10 das Ritterkreuz.

Gutzmann, Erwin, wurde als Feldwebel und Flugzeugführer in der II./Schlachtgeschwader 2 am 26. März 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Hachtel, August, geboren am 6. März 1916 in Stuttgart, ging nach der Volksschule zur Robert-Bosch-AG, legte dort 1934 seine Mechanikerprüfung mit »vorzüglich« ab, war – wie könnte es bei einem Württemberger anders sein – ein begeisterter Segelflieger, erflog sich die Internationale Silber-C und trat am 1. Oktober 1937 in die Luftwaffe ein. Kam nach seiner Flugzeugführerausbildung 1937 zu einem Sturzkampfgeschwader, stand bereits in Polen im Einsatz, erhielt nach 16 Einsätzen das EK II, wurde im Westen mit dem EK I ausgezeichnet, in der Schlacht um England versenkte oder beschädigte er 30.000 BRT, verlegte 1941 mit seiner Gruppe in den Mittelmeerraum und im Sommer 1941 an die Ostfront. Dort wurde Hachtel am 17. Oktober 1941 mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet und wenige Monate später, am 6. Januar 1942, als Oberfeldwebel nach 300 Einsätzen in der II./Stuka-G. 1 mit dem Ritterkreuz. Bis dort hatte er mehrere Brücken zerstört und 32 Panzer abgeschossen, darunter fünf 52tonner. Im Herbst 1942 waren es bereits 400 Einsätze, die Zahl der abgeschossenen Panzer erhöhte sich auf 50. Durch sein hervorragendes fliegerisches Können wurde Hachtel 1943 bei der Erprobung eingesetzt. 1944 flog Hachtel mit der Me 163 im JG 400 und schoß dabei mindestens zwei viermotorige Bomber ab. August Hachtel, der am Ende des



Die ersten Ritterkreuzträger der Sturzkampffliegerwaffe.

v. l.: Hauptmann Paul-Werner Hozzel, Eichenlaub Nr. 230 am 14. April 1943, Oberleutnant Elmar Schaefer, Leutnant Martin Moebus, Eichenlaub Nr. 463 am 25. April 1944, Feldwebel Gerhard Grenzel – Alle vier erhielten am 8. Mai 1940 als Flugzeugführer der I./St.G. 1 in Norwegen das Ritterkreuz.

Ritterkreuzträger des Stukageschwaders 2 »Immelmann« v. r.: Oberstleutnant und Kommodore Oskar Dinort (23. Juni 1901 bis 27. Mai 1965), Eichenlaub Nr. 21 am 14. Juli 1941 – Oberleutnant und Adjutant Dieter Pekrun, Ritterkreuz am 24. Juni 1941 – unbekannt – Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./St.G. 2 Lothar Lau, Ritterkreuz am 24. Juni 1941.





Generaloberst Keller (Mitte) verlieh das Ritterkreuz für bekannte Schlachtflieger in der II.(Schlacht)/LG 2, v. l.: Gruppenkommandeur Eichenlaubträger Major Weiß, Oberleutnant Georg Dörffel, Eichenlaub Nr. 231 am 14. April 1943 (27. Juli 1914 bis 26. Mai 1944), Generaloberst Keller, Oberleutnant Werner Dörnbrack, Eichenlaub Nr. 660 am 25. November 1944 – Oberleutnant Bruno Meyer – die drei Staffelkapitäne erhielten das Ritterkreuz am 21. August 1941.

Bewährte Stukaflieger an der Ostfront, v. l.:
Hans Stepp, Eichenlaub Nr. 426 am 25. April 1944, Gustav Preßler, Eichenlaub Nr. 188 am 26. Januar 1943, Wilhelm Kaiser – alle drei Staffelkapitäne im Stukageschwader 2 erhielten am 4. Februar 1942 das Ritterkreuz.







Major Heinz Schumann (29. November 1914 bis 18. November 1943), flog 1939 bis 1942 als Jagdflieger, wurde dann einer der erfolgreichsten Jabo-Flugzeugführer und kam nach dieser Erfahrung zum Schnellkampfgeschwader, ab Juli 1943 Kommodore des SKG 10. Ritterkreuz am 18. März 1943.

Ein Stukaflugzeugführer in Marineuniform: Helmut Mahlke führte als Hauptmann 1940/41 die III./St.G. 1, Ritterkreuz als Kommandeur am 16. Juli 1941. In der Bundeswehr führte Mahlke vom 11. Januar 1963 bis 28. Februar 1966 als Flottenadmiral die Marine-Fliegerverbände der Bundeswehr, ging 1970 als Generalleutnant in Pension.





Zwei Ritterkreuzträger, die zum Eichenlaub eingereicht waren. Links: Hauptmann Erhard Jähnert, Kommandeur der III./SG 3, Ritterkreuz am 18. Mai 1943, 622 Einsätze – rechts: Hauptmann Hans-Joachim Brand (16. Mai 1916 bis 18. April 1945), Kommandeur der I./SG 77, Ritterkreuz am 17. Dezember 1943, 964 Einsätze.



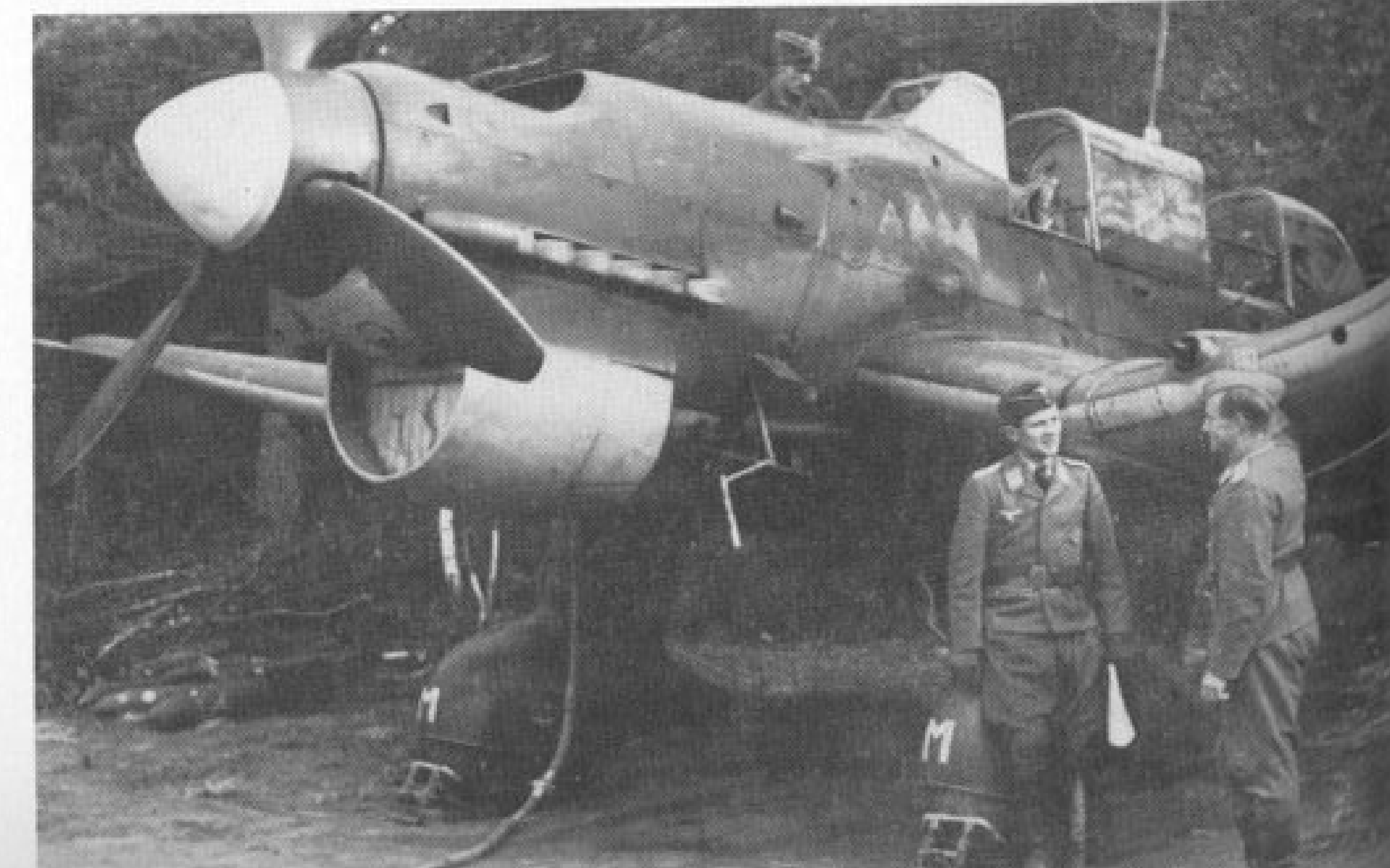
Das Schlachtgeschwader 77 meldete am 1. Mai 1944 seinen 100 000. Feindflug. Kommodore Eichenlaubträger Oberst Bruck (Mitte) mit Männern seines Geschwaders vor der Jubiläumsmaschine.



Drei vom Schlachtgeschwader 2 mit nahezu 3000 Einsätzen: v. l.: Leutnant Wilhelm Noller, Ritterkreuz am 6. April 1944, Oberfeldwebel Walter Linke, Bordfunker von Eichenlaubträger Bauer, Ritterkreuz am 16. Dezember 1944, Leutnant Heinrich Meyering, Ritterkreuz am 6. April 1944.



Die Hs 123, das letzte offene Kampfflugzeug im Zweiten Weltkrieg. Davor Hauptmann Josef Menapace, Staffelkapitän, stand bei der Ritterkreuzverleihung am 20. August 1942 mit 650 Feindflügen an der Spitze aller Schlachtflieger.



Der Autor dieses Buches traf im Oktober 1941 (damals zu den Aufklärern kommandiert) auf dem Feldflugplatz Ponjatowka seinen Jugend- und Sportfreund Willi Weinbeer bei der 4./St.G. 77, mit dem er dann mehrere Einsätze fliegen konnte.

Krieges als Oberleutnant eine Staffel He 162-Volksjäger führte, lebte nach dem Kriege in Mexiko.

Hager, Karl, geboren am 20. Juli 1917 in Stadl-Paura/Österreich, Schlosser, ehe er zur Luftwaffe kam. Flog seit Anfang 1942 an der Ostfront, wurde bald einer der fähigsten Flugzeugführer seiner Staffel, der 4./Stuka-Geschwader 2. Feldwebel Hager kehrte am 4. Februar 1944 nach 750 Feindflügen in Jugoslawien vom Feindflug nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 29. Februar 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Haker, Theodor, geboren am 29. Dezember 1920 in Malchin in Mecklenburg, wurde als Oberleutnant und Staffelkapitän der 6./Schlachtgeschwader 77 am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Haker ist nach über 900 Einsätzen am 25. Juli 1944 gefallen.

Hamester, Bernhard, geboren am 21. Oktober 1913 in Dahmker/Trittau bei Hamburg, gehörte zu den bewährtesten Flugzeugführern im Schlachtgeschwader 3, in dem er vom Flugzeugführer bis zum Kommodore emporstieg. Für seine Leistungen im Mittelmeerraum und in Afrika erhielt er als Hauptmann und Staffelkapitän in der III. Gruppe am 3. September 1942 das Ritterkreuz. 1943 Kommandeur der III. Gruppe. Im Nordabschnitt der Ostfront übernahm er im Dezember 1944 von Oberst Kuhlmey das Geschwader. Noch in den letzten Kriegstagen bei den Einsätzen um Berlin ist Major Hamester am 22. April 1945 über Trebbin gefallen.

Hanne, Erich, geboren am 19. September 1920 in Clausen, Kreis Peine, war zu Beginn des Krieges noch Arbeitsmann, kam nach dem Polenfeldzug zur Luftwaffe und nach seiner Flugzeugführerausbildung als Leutnant zum Stuka-Geschwader 1 an die Ostfront. Im August 1941 wurde er verwundet, stand kurz darauf schon wieder im Einsatz. Trotz seiner Jugend führte er bereits die 7./Stuka-G. 1 und wurde nach 500 Einsätzen am 13. August 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In den schweren Kämpfen 1941/42 hatte er 16 Panzer, 26 Geschütze, zwei Panzerzüge und vier Transportzüge zerstört. Aber schon am 5. September 1942 kehrte Hanne vom Feindflug vor Leningrad nicht mehr zurück.

Harang, Jürgen, geboren am 30. August 1919 in Halle, erlebte nach seiner fliegerischen Ausbildung ab Sommer 1943all die schweren Rückzugs- und Abwehrgefechte an der Ostfront als Flugzeugführer im Schlachtgeschwader 77. Im Sommer 1943 erhielt er EK II und I, am 10. Mai 1944 das Deutsche Kreuz in Gold, wurde Oberleutnant und Staffelkapitän in der II. Gruppe und erhielt noch am 2. Februar 1945 das Ritterkreuz.

Heiduschka, Alfred, flog seit Kriegsbeginn im Stuka-, dem späteren Schlachtgeschwader 2. Nach Dünkirchen und den Kämpfen über dem Kanal stand er von 1942 bis 1945 an der Ostfront im Einsatz. Nach über 300 Feindflügen erhielt er als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der I./SG 2 am 8. August 1944 das Ritterkreuz. In den letzten schweren Abwehrkämpfen über deutschem Boden ist Heiduschka am 21. März 1945 gefallen.

Heinrich, Otto, geboren am 12. September 1920 in Alt-Valm bei Neustettin, war einer der erfolgreichsten Flugzeugführer in der IV./SKG 10, die aus den Jabostaffeln der Jagdgeschwader 2 und 26 entstanden war. Heinrich stürzte am 22. Mai 1944 tödlich ab. Posthum wurde ihm am 20. Juli 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Hentschel, Erwin, geboren am 29. Oktober 1917 in Nieder-Thalheim in Oberbayern, wurde im Oktober 1941 der Bordschütze von Hans-Ulrich Rudel, nachdem Feldwebel Scharnovski im Einsatz mit Hauptmann Steen gefallen war. Hentschel flog über 1200 Einsätze mit Rudel, begleitete ihn vom Flugzeugführer bis zum Kommandeur der III./St.G. 2. Rudel schätzte Hentschel nicht nur wegen seines großen fachlichen Könnens, sondern auch wegen seiner Tapferkeit. Im November 1943 schreibt Rudel: »Hentschel hat gerade seinen 1000. Feindflug gemacht und ist mit einigen Abschüssen von sowjetischen Jägern zu dieser Zeit der weitaus führende Bordschütze.« Rudel nahm ihn anschließend zur Verleihung der Schwerter mit und veranlaßte dabei die direkte Verleihung des Ritterkreuzes an seinen Bordfunker am 9. Dezember 1943. Sie flogen weiter bis zu jenem 20. März 1944, als Rudel wieder eine abgeschossene Besatzung hinter den Linien jenseits des Dnjepr retten wollte, sie aber im Morast mit der Ju 87 D-5 nicht starten konnten – vor den anstürmenden Sowjets fliehen mußten und dabei den am 21. März eiskalten Dnjestr durchschwimmen mußten, wobei Hentschel ertrank . . . Hentschel erreichte mit über 1400 Einsätzen die zweithöchste Zahl des fliegenden Personals.

Herling, Wilfried, geboren am 7. Juni 1920 in Hörde, kam im Balkanfeldzug an die Front, bewährte sich im Kampf um Kreta und schließlich an der Ostfront. Als Oberleutnant führte er die 7./Stuka-G. 2. Bis zu seiner Ritterkreuz-Verleihung am 4. März 1943 hatte er 21 Artillerie-Stellungen, zehn Flak-Stellungen ausgeschaltet, sechs Eisenbahnzüge, zwei Panzerzüge vernichtet und 26 Panzer abgeschossen. Am 28. November 1943 kehrte die Gruppe im Kampf um Kiew eng aufgeschlossen zum Feldflugplatz bei Kriwoi-Rog zurück. Hoch über ihnen russische Jäger. Deutsche Flak nahm diese unter Beschuß und traf dabei auch die Ju 87 von Oberleutnant Herling, die brennend abstürzte. (Auch Oberleutnant Kruminga). Rudel schreibt:

»Beide waren Meister ihres Faches und gute Kameraden für ihre Soldaten.«

Hermann, Horst, geboren am 30. August 1918 in Großbersteninken im Memelgebiet, gehörte zu den bewährtesten Flugzeugführern im Stukageschwader 2 »Immelmann«. 1940 kam er nach seiner fliegerischen Ausbildung in Frankreich zum Verband, flog im Balkanfeldzug in der 2. Staffel seine ersten Einsätze und bewährte sich vor allem im Osten bis zum letzten Tag des Krieges. Hermann war ein hervorragender Ketten- und Schwarmführer, war 1941 kurze Zeit in der 5. Staffel im Einsatz, kehrte dann aber wieder zur 2. Staffel zurück. Nach über 600 Einsätzen wurde Hermann als Feldwebel und Flugzeugführer am 6. Dezember 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Bis Kriegsende erhöhte Hermann die Zahl seiner Feindflüge auf 728.

Hettinger, Franz, geboren am 28. Juli 1913 in Stuttgart, war der Bordfunker des Eichenlaubträgers und Kommodores Helmut Bruck im S. G. 77, trug entscheidend zu den Erfolgen mit bei und wurde dafür als Oberfeldwebel am 27. Juli 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hettinger ist am 6. Juni 1946 in Wertheim verstorben.

Hintze, Otto, geboren am 19. Oktober 1914 in München, kam in der Schlacht um England von der Jagdfliegerei in die neu aufgestellte Erprobungsgruppe 210 und führte am 15. Juli 1940 die 3. Staffel. Bereits in Polen in Tiefangriffen eingesetzt, schoß er über der Deutschen Bucht eine englische Lockhead-Hudson ab, flog über Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich. Mit seiner Staffel kämpfte er erfolgreich gegen die englische Handelsschiffahrt im Kanal und führte mit seiner Staffel einen entscheidenden Angriff gegen ein Flugzeugwerk an der Südküste von England. Bei einem weiteren Angriff am 29. Oktober 1940 mußte Hintze über England abspringen und geriet nach über 200 Einsätzen in Gefangenschaft. Am 24. November 1940 wurde ihm als Oberleutnant das Ritterkreuz verliehen.

Hörwick, Anton, geboren am 20. Februar 1912 in Münster bei Schwabmünchen, flog bereits bei der Legion Condor, kam über die Kampffliegerei zu den Nachtjägern und flog schließlich in der NSG 30. Nach über 350 Einsätzen wurde er am 8. August 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Am 19. Februar 1945 wurde Hörwick im Kampfgebiet von Posen durch russische Jäger abgeschossen.

Hitz, Günther, geboren am 7. Juli 1916 in Kohlfurt, Kreis Görlitz, stand in Polen, im Westen, im Balkan und an der Ostfront ununterbrochen im Einsatz, wurde als Hauptmann und Staffelkapitän der 2./SG 2 »Immelmann« am

22. November 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Am 18. Juni 1944 kehrte Hitz im Osten nach über 800 Einsätzen nicht mehr zurück.

Hörner, Willi, geboren am 12. März 1912 in Stuttgart, flog seit Kriegsbeginn im Stuka-G. 2, flog über Polen und im Westen, über dem Balkan und an der Ostfront. Als ältester Flugzeugführer seiner Gruppe zeichnete er sich durch Angriffsfreudigkeit, durch Überlegung und besonderer Beobachtungsgabe aus. Nach 500 Einsätzen wurde er als Leutnant und Staffelführer am 10. Mai 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hörner fiel am 21. Juli 1943 als Oberleutnant und Staffelkapitän der 7./Stuka-G 2 nach Erdbeschuß bei Orel. Er flog einer der wenigen Ju 87 D-5 (Werk-Nr. 130 507), die während der Offensive bei Kursk nur in der III./St.G. 2 eingesetzt waren.

von Hoffer, Herbert, geboren am 18. Januar 1920 in Karlsbad, erhielt als Leutnant und Staffelführer in der II./SG 77 am 6. August 1944 das Ritterkreuz.

Hoffmann, Walter, geboren am 23. Februar 1915 in Thiemendorf, Kreis Lauban in Schlesien, erhielt als Leutnant und Flugzeugführer in der 8./SG 1 am 16. Juni 1944 das Ritterkreuz.

Hoffmann, Werner, geboren am 7. August 1920 in Hersbruck, wurde als Hauptmann und Staffelkapitän der 1./SG 1 am 8. August 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hoffmann ist noch am 7. Februar 1945 bei Frankfurt/Oder gefallen.

Honnefelder, Günter, erhielt als Leutnant und Staffelführer der 7./SG 10 am 17. Oktober 1944 das Ritterkreuz.

Honsberg, Werner, geboren am 15. Februar 1914 in Eberswalde, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 1./SG 77 am 20. Juli 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Huber, Josef, geboren am 18. Juli 1915 in Kempten, kam 1935 in Neubiberg zur Luftwaffe, wurde Wart beim KG 165 in Kitzingen, bis sich im März 1938 sein Wunsch erfüllte, nach Kaufbeuren zur fliegerischen Ausbildung versetzt zu werden. Nach der Stukaausbildung in Otrokowitz und Graz kam Huber im September 1940 zur 2. Staffel im Stuka-G. 77 als Flugzeugführer. In Jugoslawien flog er sieben Einsätze, wurde am 1. Mai 1941 Feldwebel. Vom 21. Juni 1941 an flog er an der Ostfront, erhielt nach 228 Einsätzen am 26. August 1942 das Deutsche Kreuz in Gold, wurde am 1. Dezember 1942 Oberfeldwebel und erhielt nach 709 Feindflügen am 20. Juli 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Huber, der wegen seiner Treffsicherheit meist zur Bekämpfung der Flak eingesetzt wurde, hatte bis zur Ritterkreuzverleihung 46 Panzer abgeschossen, über 250 Fahrzeuge, sechs Flakbatterien, eine Küstenbatterie bei Panlevo, elf Artillerie-Geschütze, zwei Panzerzüge bei Kanew und im Kaukasus, zwei Güterzüge, zwei Eisenbahnbrücken bei Tiglorowka und Beljajew, im Mai 1942 drei Flußbrücken über den Donez zerstört. Er zeichnete sich erneut im Kampf um die Festung Sewastopol, gegen die Hafenanlagen von Rostow, Anapa und Noworossisk, über Stalingrad und in der Schiffsbekämpfung auf der Wolga aus. Durch sein hohes fliegerisches Können kam Huber immer wieder als Ketten-, teilweise selbst als Staffelführer zum Einsatz. Im Januar 1943 wurde Huber als Lehrer zur Stukagruppe 101 versetzt, kam aber im Oktober wieder in seiner 8. Staffel des SG 77 in den Abwehrkämpfen von Witebsk zum Einsatz. Auch im Südabschnitt stand Huber in den Abwehrkämpfen von Kirowograd, Kiew, Shitomir »an der Spitze des Unteroffiziers-Korps der Staffel«. Bei Kriegsende hatte Huber in seinem Flugbuch 721 Einsätze bestätigt.

Huber, Siegfried, geboren am 2. September 1914 in Füssen, flog im Stuka-Geschwader 2 an der Ostfront. Auf seinem 425. Feindflug ist er am 19. Januar 1943 als Flugzeugführer und Oberfeldwebel in der 7. Staffel des St.G. 2 bei Nowoposkow gefallen, nachdem er bis zu diesem Zeitpunkt 24 Panzer vernichtet, 25 Geschütze und Granatwerfer, 70 Fahrzeuge und einen Zerstörer außer Gefecht gesetzt hatte. Posthum wurde ihm am 3. April 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Hübsch, Anton, geboren am 16. August 1918 in Rottach-Egern, flog im Stuka-Geschwader 2 an der Ostfront und zählte bald zu den erfahrensten und erfolgreichsten Flugzeugführern der I. Gruppe. Beim Einsatz gegen Schiffsziele im Hafen von Split versenkte er innerhalb von drei Tagen, trotz stärkster Flakabwehr, beladene Transporter von 3000 und 4000 BRT und einen Hilfskreuzer. Nach über 700 Einsätzen wurde er am 8. August 1944 als Oberfeldwebel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Hübsch starb in seinem Heimatort am 31. Oktober 1973.

Huhn, Kurt, geboren am 1. August 1912 in Paaren im Havelland bei Potsdam, zählte zu den Flugzeugführern der ersten Gruppe und gehört damit zu den ältesten Stukafliegern. Huhn kam von der Polizei zur Luftwaffe, wurde als Leutnant 1936 mit dem gesamten 24. Pol. Anwärter-Lehrgang in Eiche bei Potsdam in die Luftwaffe überführt. Nach dem Erwerb des Militärflugzeugführerscheines wurde Huhn zu der in Aufstellung befindlichen I./165 nach Kitzingen versetzt, aus der später der Stamm des St.G. 77 entstand. Huhn flog in der Staffel von Hauptmann Hentschel, der bereits vorher als Segelflieger

bekannt geworden war, und der seinen Verband als »Kunstflugstaffel« ausbildete, die immer wieder bei Vorführungsflügen eingesetzt wurde. Bei der Verlegung nach Schweinfurt kam Huhn in die 4. Staffel zu Oberleutnant Ennecerus und wurde bei der Aufstellung des St.G. 77 als Oberleutnant Staffelkapitän der Stabsstaffel. Als I a des Geschwaders flog Huhn über Polen und im Westen, wurde am 1. Juni 1941 Hauptmann und übernahm im Juli 1942 die II. Gruppe des Geschwaders. Huhn führte die Gruppe im Südabschnitt der Ostfront, wurde am 1. März 1943 Major und erhielt nach 380 Feindflügen am 17. März 1943 das Ritterkreuz. Nach Übergabe der Gruppe an Hauptmann Leicht wurde Major Huhn Taktiklehrer an der Luftkriegsschule Tschenstochau und nach Dresden versetzt. Major Huhn hatte insgesamt 450 Feindflüge. Sein Bordfunker bei allen Einsätzen war Oberfeldwebel Walter Brunck.

Hulsch, Otto, geboren am 14. September 1921 in Rochau in der Altmark, flog an der Ostfront Hunderte von Einsätzen, vernichtete dabei 34 Panzer, 70 Eisenbahnwagen und setzte acht Flakbatterien außer Gefecht. Als Oberleutnant und Flugzeugführer in der 8./SG 1 wurde er am 5. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Bei den Rückzugsgefechten fiel Oberleutnant Hulsch am 16. Januar 1945 im Kampfgebiet von Warschau.

Jacob, Eberhard, geboren am 18. Januar 1917 in Taulkinnen in Ostpreußen, wurde als Hauptmann und Kommandeur der III./Schlachtgeschwader 3 am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Jähnert, Erhard, geboren am 17. August 1917 in Panitzsch bei Leipzig, gehört zu den wenigen Flugzeugführern der Sturzkampfwaffe, die vom ersten bis zum letzten Tag des Zweiten Weltkrieges ununterbrochen im Einsatz stand. 1935 in die Luftwaffe eingetreten, kam Jähnert nach seiner fliegerischen Ausbildung zu den Sturzkampffliegern, flog als Unteroffizier in der II. Gruppe des Sturzkampf-Geschwaders 2 »Immelmann«. Unter seinen Einsätzen in Polen sind mehrere Sonderaufträge bei sehr schlechter Wetterlage auf Weichsel-Brücken im Raume Radom hervorzuheben. Mit der II./SG 2 flog Jähnert alle Einsätze im Westen und vor allem auch die schwierigen Flüge im Kanal und gegen die Südküste von England. Dafür wurde er am 2. Juli 1940 mit EK I ausgezeichnet, wurde am 1. August 1940 Feldwebel und am 1. Dezember Oberfeldwebel. Seine großen Erfolge begannen mit der Verlegung der Gruppe in den Mittelmeerraum. Am 14. Februar 1941 landete die II./SG 2 nach einem viereinhalbstündigen Flug über Wasser auf dem Platz von Bir Dufan in Afrika. Bei vier Einsätzen gegen die Flugzeugträger »Illustrious« gelangen ihm zwei Volltreffer mit je einer 1000-kg-Bombe. Vor Tobruk versenkte er einen leichten Kreuzer und einen Wassertanker. In einem

Nachtflug setzte er an der Grenze vor Alexandria ein großes Benzinlager durch Volltreffer in Brand. Bei einem weiteren Nachtflug versenkte er mit Können und Glück ein kleines britisches Schnellboot vor El Quasaba. Am 17. Juni 1942 erhielt Jähnert das Deutsche Kreuz in Gold, am 1. Dezember wurde er Leutnant. Nach 312 Frontflügen erhielt er am 18. Mai 1943 in der 2./Stuka G. 2 das Ritterkreuz. Kurz darauf verlegte die Gruppe in den Südabschnitt der Ostfront. Am 1. Juni 1943 wurde Jähnert Oberleutnant und zwei Monate später Staffelkapitän der 9. Staffel. Im Kampf um die Krim war Jähnert besonders erfolgreich. Auf der Landenge von Perikop vernichtete er auf zwei Feindflügen durch Bordwaffenbeschuß 32 LKW. Ein Wrack vor der Küste des Kubanbrückenkopfes versperrte mit 40 bis 50 russischen Soldaten die einzige Rückzugsmöglichkeit des Heeres. Jähnert vermochte am 25. September 1943 in gewagtem Tiefangriff mit Volltreffer das Wrack zu versenken und sicherte so den Rückzug für die Truppen des Heeres. Wenige Tage später, am 6. Oktober 1943, versenkte Jähnert einen Kreuzer der russischen Schwarzmeerflotte trotz starker Jagdabwehr. Bei diesem Angriff hatte einer seiner Katschmareks vergessen, nach dem Sturz den Höhenlader herauszuziehen. Dadurch zeigte das Flugzeug keine Leistung mehr. Die russischen Jäger bemerkten das sofort und machten der Ju 87 schwer zu schaffen. Sofort setzte sich Jähnert hinter eine russische Maschine und eröffnete das Feuer. Daraufhin schwenkten die Sowjets auf Jähnert ein und nur durch sein enges Auskurven konnte sich Jähnert von den feindlichen Jägern absetzen. Am 1. Februar 1944 wurde der Staffelkapitän zum Hauptmann befördert. Bei einem Aufklärungsflug am Weihnachtstag 1944 entdeckte Jähnert eine russische Panzer-Einheit mit etwa 12 Panzern beim Angriff auf die deutsche Frontlinie. Mit zwei weiteren Maschinen griff Jähnert sofort an und schoß drei feindliche Panzer ab, zwei weitere der Flugzeugführer Bennedik. Das Heer aber bestätigte sieben Panzerabschüsse. Sechs Flaschen Sekt vom Generalfeldmarschall Schörner am 26. Dezember 1944 frühmorgens sechs Uhr waren die Anerkennung.
Wenige Wochen vor Kriegsende hatte Jähnert, der in seiner Flieger- und Soldatenlaufbahn nie abgeschossen wurde, auf seinem 599. Feindflug einmaliges Glück. Er erzählt: »Am 16. Februar 1945 griff ich mit meiner Focke Wulf 190 feindliche Panzer ca. 10 km südostwärts von Tukeim an, und zwar unter sehr schlechter, nebeliger Wetterlage. Wiederum hatte ich das Glück, drei Panzer zu treffen, die anderen drei wurden von meinen Kameraden abgeschossen. Da meine Raketenmunition verschossen war, versuchte ich, die restlichen Panzer, die die Flucht ergriffen hatten, mit Bordwaffen zu vernichten. Hierbei erhielt meine Maschine ein oder zwei Schüsse in die Ölleitung und Kompaßleitung, so daß eine Orientierung nicht mehr möglich war. Bedingt durch den Ölfilm, der sich auf der Windschutzscheibe bildete, war jegliche Sicht nach vorne genommen. Auch der Abschuß der Haube

funktionierte nicht, so daß ich in der Maschine wie in einem Sarg saß. Nachdem das Öl zur Neige ging, die Temperatur anstieg, mußte ich zur Notlandung ansetzen. Ich konnte nur nach hinten sehen und bin so, mit dem Blick nach hinten, auf freiem Feld über einer verlassenen Artilleriestellung, ungefähr 30 m an einem Bauernhof und 80 m an einer Hochspannungsleitung vorbei gelandet. Ich glaube, daß so eine Landung in der Fliegerei als einmaliger Glücksumstand zu verzeichnen ist. Ich hatte weder eine Pistole noch meinen Ausweis dabei, als ich mehrere Soldaten in Tarnuniform in einer für mich unverständlichen Sprache auf mich zukommen sah. Ich riß die Leuchtpistole aus der Maschine und wartete ab, wie sich die Soldaten verhalten würden. Ich hatte wiederum Glück, es waren Letten, die in einer deutschen Division dienten und mich nun zum Bataillonsstand mitnahmen.« Unmittelbar hinter der Hauptkampflinie war die Notlandung geglückt. Die Grenadiere nahmen den Flieger im Bunker gastlich auf und bald konnte er zu seinem Feldflugplatz zurückfahren, auf dem er zwei Tage später zum 600. Feindflug startete, wieder mit Erfolgen gegen feindliche Panzer. Insgesamt hat Jähnert mit den Raketen, die unter der Fläche der FW 190 montiert waren, 25 Panzer abgeschossen. Über 50 seiner 622 Einsätze flog Jähnert im Kessel von Kurland. Am 8. Mai 1945, am Tage der Kapitulation, flog Jähnert mit der III./SG 3, die er stellvertretend als Kommandeur führte, vom Feldflugplatz Nikas zwischen Libau und Windau in zweieinhalb Stunden über die Ostsee und landete in Flensburg. Jähnert war zum Eichenlaub eingereicht.

Jaekel, Egbert, geboren am 16. Oktober 1919 in Raspenau, Bezirk Friedland, flog seit Kriegsbeginn im Stuka-Geschwader 2. Durch sein aufgeschlossenes, fröhliches Wesen war er beliebt in der ganzen 2./Stuka-G 2; versenkte im Mittelmeerraum, vor allem im Kampf um Kreta, einen schweren Kreuzer, einen Zerstörer, traf ein Schlachtschiff schwer und einen Kreuzer. An der Ostfront wurde er als Jäger unter den Ju 87-Sturzkampffliegern bekannt. Trotz der fliegerischen Unterlegenheit der Ju 87 hatte er in kurzer Zeit acht Luftsiege. Nach den harten Abwehrkämpfen 1941/42 erhielt er am 14. Mai 1942 als Oberleutnant und Staffelkapitän der 2./Stuka-G 2 das Ritterkreuz. Als er auf dem Rückflug von seinem 983. Einsatz bei Boli Otschekassowo im Orelbogen am 17. Juli 1943 wieder einen russischen Jäger angriff, wurde er von einer anderen Lag 5 überrascht und abgeschossen. Er fiel mit seinem Bordfunker Jentsch. »Ein prächtiger Flieger«, urteilt sein Gruppenkommandeur Rudel.

Janke, Karl, geboren am 7. Februar 1912 in Sparsen bei Neustettin, wurde am 1. Oktober 1931 bei der 1. Nachrichten-Abteilung 2 in Stettin Soldat, wechselte 1935 zur Luftwaffe und gehörte nach seiner fliegerischen Ausbildung ab 15. Juni 1938 zu den ersten Sturzkampffliegern in der II./163, der

späteren III. Gruppe im Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«, bei der er bis Ende 1942 flog. Im Mai 1940 wurde Janke über Belgien abgeschossen und erhielt einen schweren Schädelbruch. Trotzdem war er ab Oktober 1940 wieder im Einsatz, im Westen, im Balkan und schließlich an der Ostfront. Janke hatte auf vier Kriegsschauplätzen große Erfolge, versenkte einen 5000-BRT-Transporter, vernichtete drei schwere Panzerzüge und 32 Panzer sowie drei wichtige Rückzugsbrücken. Nach 460 Einsätzen wurde er als Hauptmann und Staffelkapitän der 8./Stuka-G. 2 am 27. November 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In dem ununterbrochenen Einsatz machten sich die Folgen der schweren Verwundung immer stärker bemerkbar. Bei einer weiteren Untersuchung 1943 mußte ihm der Arzt die Fliegertauglichkeit verweigern. Janke war am Ende des Krieges Major, Taktiklehrer und Inspektionschef an der Luftkriegsschule 9. Nach dem Kriege wechselte Janke sein Lebenselement. Er ging von der Luft aufs Wasser und erwarb die Kapitänspatente A 4 und C 1.

Jäschke, Hans-Joachim, geboren am 18. Juli 1921 in Niesky in Schlesien, erhielt als Oberleutnant und Staffelführer in der II./Schlachtgeschwader 1 am 26. März 1944 das Ritterkreuz. Wenige Monate später, am 21. Juli 1944, ist er an der Ostfront gefallen.

Janssen, Ewald, geboren am 11. Oktober 1913 in Rüstringen in Oldenburg, kam aus der Kampffliegerei, flog im Westen und Osten als Staffelkapitän der 1./St.G. 2, führte 1943 als Major das Jagdgeschwader 302 und führte 1944 vom 1. Juni bis 28. Dezember das Schlachtgeschwader 4. Nach über 400 Feindflügen wurde Janssen am 31. Oktober 1944 als Major und Kommodore mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Bei Kriegsende war Janssen Oberstleutnant in Cottbus.

Jauernick, Georg, geboren am 23. November 1915 in Leisnitz in Österreich, flog seit Kriegsbeginn, wurde einer der ältesten und erfahrensten Flugzeugführer des Geschwaders 77, erzielte bei der Durchführung von Sonderaufträgen Erfolge von wichtiger operativer Bedeutung, u. a. beschädigte er im Hafen von Tuapse einen 7000-Tonnen-Frachter, zerstörte einen Panzerzug, unterbrach wirkungsvoll die Nachschubstraße nach Tuapse und wurde nach 450 Einsätzen am 27. November 1942 als Stabsfeldwebel in der II./SG 77 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. In den schweren Abwehrkämpfen gegen eine zahlenmäßige Übermacht ist Jauernick an der Ostfront am 8. Februar 1945 gefallen.

Jenster, Jakob, geboren am 14. März 1917 in Kleve im Rheinland, gehört zu den wenigen Flugzeugführern, die von der Aufstellung der ersten Verbände an

in der Stukawaffe flogen und am Ende mit nahezu 1000 Einsätzen zur Spitzengruppe aller Flugzeugführer der Schlachtfliegerei zählten. Jenster trat am 1. Oktober 1935 in die Marine ein, erlebte dort seine fliegerische Ausbildung, war 1938 mit der Versetzung zur Luftwaffe einer der ersten Flugzeugführer jener Gruppe, die für den Einsatz auf den im Bau befindlichen Flugzeugträger »Graf Zeppelin« geplant war. Jenster blieb in dieser Gruppe bis Ende 1942. Diese Gruppe flog als I. (Stuka) /186 (T) über Polen und in Frankreich, als III./St.G 1 gegen England, gegen die britischen Seestreitkräfte im Mittelmeer, gegen Malta, in Afrika gegen Tobruk und vom 22. Juni 1941 an im Osten. Ende 1942 kam Jenster zum Erprobungskommando der Panzerjäger mit der Ju 87, aus dem u. a. die 10. (PZ)/SG 2 entstand, in der Jenster bald zu einem der erfolgreichsten Flugzeugführer wurde. In seiner Ju 87-Zeit war Oberfeldwebel Hubert Sassa sein Bordfunker. Nach 640 Feindflügen, wobei er u. a. 58 Panzerabschüsse erzielte, wurde Jenster am 29. Februar 1944 als Oberfeldwebel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Jenster, kurze Zeit Fluglehrer in Graz, wurde Leutnant, erhöhte im letzten Kriegsjahr die Zahl seiner Feindflüge auf fast 1000, schoß noch zahlreiche Panzer ab und mußte Anfang 1945 nach einem Absturz bei Lemberg seine Laufbahn beenden.

Jochems, Ernst, geboren am 18. August 1914 in Eversall, bewährte sich in vielen Sondereinsätzen, u. a. waren die erflogenen Ergebnisse in der Fernaufklärerstaffel des VIII. Fliegerkorps entscheidend für die Erfolge des Stuka-Geschwaders 2. Der erfahrene Oberfeldwebel wurde am 19. Juni 1942 nach über 300 Einsätzen mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Jochems, in der Bundeswehr Oberstleutnant, verstarb 1972.

Johannes, Bernhard, geboren am 8. Januar 1920 in Reyersbach in Mittelfranken, war Automechaniker, bevor er in die Luftwaffe eintrat. Als Schlachtflieger war er in der I./St.G. 10 für seine Einsatzbereitschaft bekannt. Nach 304 Einsätzen ist er an der Ostfront am 11. Juli 1944 gefallen. Posthum wurde er am 29. Oktober 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Joswig, Wilhelm, geboren am 2. Februar 1912 in Klein-Zeche in Ostpreußen, war schon in frühester Jugend ein begeisterter Flieger, erwarb 1932 in Königsberg-Devau den A 2-Schein und die Kunstflugberechtigung. 1935 trat er in die Luftwaffe ein, hatte aber große Schwierigkeiten, zum fliegenden Personal zu kommen. Nachdem er seit 1938 Hauptfeldwebel war, gelang ihm dies erst im Sommer 1939. Im Westen flog er im Stuka-Geschwader 1, versenkte im Kanal zwei Transporter, von denen ein 8000-BRT-Dampfer im Wehrmachtsbericht genannt wurde. Im Mittelmeerraum versenkte Joswig ein U-Boot und um Kreta eine Fregatte. Über Malta wurde er verwundet, mußte nach Flaktreffer am 24. Mai 1941 im Mittelmeer notlanden und wurde erst

nach zwei Tagen vom Seenotdienst gerettet. Ein zweites Mal an der Ostfront, als er am 25. Juli 1941 nach Flaktreffer bei Smolensk notlanden mußte, aber nach fünf Tagen von den vorstoßenden Panzern gerettet wurde. Anschließend Fluglehrer in Diest, dabei Nachteinsätze gegen England, am 12. Januar 1942 von einem Nachtjäger abgeschossen, mit brennender Maschine an der Kanalküste Bruch gemacht. Am 4. August 1942 übernahm Joswig die Staffel »Falke«, wurde wiederum zweimal abgeschossen und kam nach Auflösung der Staffel am 1. Oktober 1942 zum Stuka-G. 2 an die Ostfront. Neben vielen Einsätzen gelang ihm am 19. Dezember 1942 die Rettung der Besatzung Oberleutnant Rackwitz aus Feindgebiet, am 30. September 1943 die Rettung von zwei Besatzungen und am 2. Oktober die Rettung des abgesprungenen Oberleutnants Fritzsche. Auf seinem 750. Einsatz am 23. Januar 1944 wurde er zum fünften Male schwer verwundet. Nach diesem Einsatz erhielt er am 29. Februar 1944 das Ritterkreuz. Inzwischen hatte Joswig 88 Panzer vernichtet, 231 Fahrzeuge aller Art, neun Geschütze, drei Munitionslager, drei Brücken, wichtige Bahnanlagen und zwei Flugzeuge abgeschossen. Nach einer Verwendung im Heimatgebiet kam Joswig am 2. Januar 1945 erneut zum Einsatz, am 1. Februar 1945 zum Oberleutnant befördert, geriet er bei Kriegsende nach 819 Feindflügen in britische Gefangenschaft, aus der er im August 1945 zurückkehrte.

Jungclausen, Heinz, geboren am 7. März 1919, flog seit 1941 im Sturzkampfgeschwader 2 »Immelmann« an der Ostfront, führte die letzte Staffel der Sturzkampfflieger im Kessel von Stalingrad, erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän der 6./St.G. 2 am 9. Oktober 1943 das Ritterkreuz. Nach über 700 Einsätzen ist Jungclausen am 26. Dezember 1944 bei einem See-Einsatz mit Lufttorpedos an der Ju 87 über Hela abgestürzt.

Kaiser, Wilhelm, geboren am 30. November 1914 in Pockau im Erzgebirge, trat 1935 in die Luftwaffe ein, kam am 1. April 1938 als Leutnant in die Fliegergruppe 50 zu Hauptmann Kornatzki, dann zur II./163, die am 1. Juni 1939 in III./St.G. 2 umbenannt wurde. In dieser Gruppe flog Kaiser über Polen, im Westen, in der Schlacht um England, über dem Balkan und schließlich an der Ostfront, zerstörte mehrere Brücken, vernichtete Batterien und Panzer und zeichnete sich vor allem in der Unterstützung des Heeres in den schweren Kämpfen bei Kalinin aus, wo er auch einen Durchbruchsversuch starker feindlicher Kräfte vereitelte. Nach 125 Einsätzen erhielt er am 4. Februar 1942 das Ritterkreuz, wurde im Sommer 1942 an die Stuka-Schule nach Graz und anschließend nach Foggia versetzt. Nach der Generalsstabsausbildung arbeitete Kaiser im Stabe des Generals der Schlachtflieger als Referent für Waffen und Bomben, wurde später I a op im II. Jagdkorps, I c im Stabe des Angriffsführer England und beendete den Krieg als Hauptmann i. G.

Keil, Anton, geboren am 21. Oktober 1910 in Plattling in Niederbayern, gehörte zu den ersten bekannten Sturzkampffliegern. Nahm bereits als Staffelkapitän am Polenfeldzug teil, im Westen wurde er Gruppenkommandeur der II./Stuka-G. 1 und zeichnete sich mit seiner Gruppe »bei der Durchbruchsschlacht in Flandern und an der Somme sowie bei der Vernichtung von Panzerwerken bei Saargemünd, Weissenburg und Colmar aus. Diese Angriffe trugen wesentlich zum schnellen Durchbruch der Maginotlinie bei. Über der Nordsee gelang es ihm, mehrere Zerstörer und Kreuzer sowie größeren Handelsschiffsraum zu versenken. Besondere Verdienste erwarb sich Keil an der Spitze seines Verbandes durch Angriffe gegen englische Flugplätze«. Dafür wurde er am 19. August 1940 als einer der ersten Stukaflieger mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Schon wenige Tage später, am 29. August 1940, fiel Hauptmann Keil auf seinem 132. Feindflug in der Schlacht um England. »Immer war er der erste, der nach Feststellung und eingehender Erkundung des Ziels zum Sturz ansetzte. In seiner Bescheidenheit lag seine Größe. In ihm verliert die Stukawaffe einen ihrer Besten«, schrieb Flottenchef Kesselring in einem Nachruf.

Keller, Jakob, Ritterkreuz als Oberfeldwebel und Flugzeugführer 1944 im SG 4. Weitere Angaben waren leider nicht in Erfahrung zu bringen.

Kempken, Heinrich, geboren am 7. März 1922 in Duisburg-Meiderich, erhielt als Fahnenjunker-Feldwebel und Flugzeugführer in der 7./Schlachtgeschwader 3 am 29. Oktober 1944 das Ritterkreuz.

Klaus, Johann, geboren am 4. September 1918 in Treis, Kreis Gießen, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung im Juli 1942 in Woltschansk an der Ostfront in der II./St.G. 1 zum Einsatz. Klaus erlebte dann den Vormarsch des Jahres 1942 mit den Schwerpunkten der Schlacht im Großen Donbogen und schließlich den Kampf um Stalingrad, wobei die Gruppe starke Verluste erlitt. Nach Neuausrüstung der II./St.G. 1 mußte die Gruppe im Kampf um Orel von April bis Juli 1943 erneut schwerste Verluste hinnehmen. Bei einem Feindflug nach Kursk hatte die Gruppe von 36 Flugzeugen neun Totalausfälle und weitere neun kehrten schwer beschädigt zurück. Nach den ununterbrochenen Einsätzen in den Rückzugsgefechten 1943 wurde Klaus als Oberleutnant und Staffelführer am 26. März 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Ostern 1944 verlegte die Gruppe nach Lappland und flog Einsätze gegen die Murmanbahn. Anschließend schulte auch die nunmehr in II./SG 1 umbenannte Gruppe in Warschau auf FW 190 um und unterstützte im Sommer und Herbst 1944 die schweren Abwehrkämpfe der Heeresverbände auf deutschem Boden. Neben dem ständigen Einsatz für die Frontspitze des Heeres flog Klaus Angriffe gegen Brücken und Nachschubwege, zerstörte zahlreiche

Panzer, schoß in der Abwehr der feindlichen Jäger drei russische Jäger ab, mußte selbst viermal nach Beschuß notlanden. Auf seinem 812. Einsatz wurde Oberleutnant Klaus am 20. Oktober 1944 über Ostpreußen durch Erdabwehr abgeschossen, mußte sich mit dem Fallschirm retten und geriet in russische Gefangenschaft, aus der er erst 1949 zurückkehrte. In der Bundeswehr wurde Hans Klaus bis zum Oberst i. G. befördert, zuletzt im Territorialkommando Nord.

Klüber, Wilhelm, geboren am 28. Januar 1914 in Nürnberg, war von Beruf Bäcker, ehe er in die Landespolizei in Bamberg eintrat und 1935 zur Luftwaffe versetzt wurde. Er bewährte sich besonders im ununterbrochenen Einsatz im Osten, hatte u. a. 28 Panzer, 12 Geschütze, über 100 Fahrzeuge aller Art vernichtet, bis er nach über 500 Einsätzen am 16. April 1943 als Oberleutnant und Staffelkapitän der 7./Stuka-G 1 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Klüber fiel als Hauptmann und Staffelkapitän im Osten am 19. Juli 1944.

Klusmann, Hans-Jürgen, geboren am 11. April 1923 in Hannover, zählt zu den jüngsten Ritterkreuzträgern der Luftwaffe. Klusmann erhielt als 21jähriger Oberleutnant und Staffelführer in der I./Schlachtgeschwader 1 im November 1944 an der Ostfront das Ritterkreuz. In der Bundeswehr stieg Klusmann bis zum Oberst auf.

Kilian, Gunter, geboren am 2. April 1921 in Berlin, ist ein weiterer Ritterkreuzträger des Schlachtgeschwaders 77, über den keine weiteren Angaben ausfindig zu machen waren.

Köhne, Hans-Günther, geboren am 4. Januar 1914 auf dem Rittergut Ankensen/Peine, trat 1934 in ein Artillerie-Regiment ein, wechselte 1935 zur Luftwaffe. Aufgrund seiner großen fliegerischen Fähigkeiten wurde er Erprobungsflieger und trug trotz einer Reihe schwerster Unfälle entscheidend zur Entwicklung neuer Kampfflugzeugtypen bei. An der Front wurde er erneut dank seines fliegerischen Könnens für Sonderaufträge eingesetzt. In über 200 Feindflügen an allen Fronten erflog Köhne für die Einsätze des Sturzkampf-Geschwaders 2 und anderer Verbände und wurde dafür am 3. November 1942 als Hauptmann und Staffelkapitän der Stabsstaffel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, nachdem er bereits im Januar 1942 das Deutsche Kreuz in Gold erhalten hatte.

Körner, Willi, geboren am 10. März 1912 in Stuttgart, war einer der ältesten Ritterkreuzträger der Sturzkampffliegerwaffe.

Köster, Helmut, erhielt das Ritterkreuz als Feldwebel und Flugzeugführer in der I./SG 2 am 8. August 1944. Am gleichen Tage fiel er an der Ostfront.

Korol, Anton, geboren am 8. Oktober 1916 in Breitenmarkt in Oberschlesien, gehört zu den erfolgreichsten Panzerjägern unter den Schlachtfliegern. Korol, der den Polen- und im Frankreichfeldzug noch bei der Sturminfanterie in vorderster Linie miterlebt hatte, fühlte sich als Sturzkampfflieger der Infanterie besonders verbunden und hatte daher volles Verständnis für den Einsatz der Schlachtflieger direkt vor der Front der Heeresverbände. In seiner Jugend begeisterter Segelflieger, wurde er 1937 beim Inf. Rg. 7 in Schweidnitz Soldat. Im August 1941 ging sein Wunsch, zur Luftwaffe zu kommen, in Erfüllung. Als Feldwebel wurde er versetzt. Nach seiner fliegerischen Ausbildung kam Korol als Leutnant Anfang 1943 zum Einsatz an die Ostfront in die 3. Staffel des Stukageschwaders 2 zu Oberleutnant Bauer, gerade als der Rückzug von Stalingrad am Mius zum Stillstand kam. Aufgrund seiner fliegerischen Tätigkeit wurde Korol wenige Monate später Einsatzführer der rumänischen Stukagruppe und blieb beim Umsturz in Rumänien als einziger deutscher Flugzeugführer, bis er mit der letzten Möglichkeit zur Gruppe von Rudel stieß. Von unglaublicher Härte gegen sich selbst wurde Korol nach dem Tode von Oberleutnant Schübel im August 1944 Staffelführer der Panzerbekämpfungsstaffel, der 10.(Pz)/SG 2 und erzielte in wenigen Monaten 99 bestätigte Panzerabschüsse! Das Kampfgebiet war die gesamte Ostfront, denn gerade die Panzerbekämpfungsstaffeln wurden 1944 die »Feuerwehr des Ostens«. Diese Erfolge waren die entscheidende Voraussetzung, daß Korol am 12. März 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Kurz darauf erhielt der Leutnant der Reserve als einer der wenigen Reservisten das Staffelkapitänspatent. Seine letzten Erfolge erzielte Korol noch mit der FW 190. In knapp zwei Jahren flog Korol 715 Einsätze, wurde viermal abgeschossen, ist in der Härte des Kampfes einmal zusammengestoßen, kehrte aber immer wieder heil zurück. Sein Bordfunker in der Ju 87 war Oberfeldwebel Karl Müller.

Krohn, Hans, geboren am 11. Oktober 1919 in Hamburg, war der Bordfunker von Oberleutnant Jungclausen, wurde als Oberfeldwebel in der 6./SG 2 am 26. März 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Krumminga, Hans, geboren am 6. Mai 1920 in Bockel, Kreis Aschendorf, kam im Herbst 1942 im Stukageschwader 2 an der Ostfront zum Einsatz, wurde im Frühjahr 1943 Leutnant. Nach Hunderten von Feindflügen erhielt er am 19. September 1943 das Ritterkreuz, wurde Oberleutnant und Technischer Offizier der III. Gruppe. Am 19. November 1943 wurde Krumminga über dem Feldflugplatz bei Kriwoi Rog auf dem Rückflug vom Einsatz von der eigenen Flak getroffen, als diese russische Jäger über dem Platz bekämpfte.

Künkel, Christian, geboren am 14. November 1921 in Gennin, Kreis Landsberg a. d. Warthe, stand über zwei Jahre im Einsatz in Afrika und an der Ostfront, fiel als Oberleutnant und Flugzeugführer in der 8./SG 3 am 27. Januar 1944 im Nordabschnitt der Ostfront, wurde posthum am 26. März 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Kutscha, Herbert, geboren am 24. April 1917 in Ratibor in Oberschlesien, war im Verlaufe des Krieges Jagdflieger, Zerstörer und Schlachtflieger. Seine größten Erfolge erzielte er bei der II./SKG 210 an der Ostfront. Nach 21 Luftsiegen, der Vernichtung von 41 Flugzeugen am Boden, von 41 Panzern, 15 Lokomotiven, elf Flakgeschützen und 157 Fahrzeugen erhielt er als Leutnant am 24. September 1942 im Osten das Ritterkreuz. Dann wurde Kutscha Jagdflieger, kam auf über 900 Feindflüge und erzielte insgesamt 47 Luftsiege. Am Ende des Krieges Hauptmann.

Kuhlmey, Kurt, geboren am 19. November 1913 in Insterburg in Ostpreußen, zählt zu den ältesten Flugzeugführern der Sturzkampfwaffe, begonnen in der »Pionierzeit« 1936, geflogen auf allen Kriegsschauplätzen und schließlich einer der dienstältesten Kommodore des Sturzkampf-Geschwaders 3. Kuhlmey begann seine militärische Laufbahn am 1. März 1934 bei der Fahrabteilung 2 in Rendsburg, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung in Kitzingen, Prenzlau und Schleißheim am 1. Juli 1936 als Leutnant zur Stukagruppe nach Schwerin, war dann Staffeloffizier in der Stukagruppe Lübeck und Graz, seit 1. August 1938 als Oberleutnant. Mit Kriegsbeginn wurde Kuhlmey Staffelkapitän der 1. Staffel in der I./Stuka-G 1, der sog. Insterburger Gruppe, bald auch als Hozzel-Gruppe bekannt, flog über Polen mit und verlegte dann als einzige Stukagruppe nach Norwegen, flog dort die Ju 87 R mit 4½ Stunden Flugzeit, landete als erster deutscher Soldat auf dem Flugplatz Vernese bei Drontheim und war bei den berühmten ersten Sturzangriffen auf britische Schiffe vor der norwegischen Küste beteiligt. In den letzten Tagen des Frankreich-Feldzuges verlegte die Gruppe nach Angers und flog von Caen aus die schweren und verlustreichen Angriffe auf Schiffe im Kanal und schließlich gegen Flugplätze an der Südküste von England. Im Dezember 1940 verlegte die Gruppe über Stuttgart und Norditalien nach Trapani in Sizilien und flog die ersten Einsätze gegen Malta. Und Ende Januar 1941 ging es über das Mittelmeer als erste Stukagruppe nach Nordafrika, jenes Frontgebiet, das mit Unterbrechung für lange Zeit der Kampfraum der Gruppe bleiben sollte. Am Tage seiner Beförderung zum Hauptmann wurde Kuhlmey am 1. April 1941 mit seiner Staffel für Wochen zum Balkanfeldzug herausgezogen und flog schließlich im Rahmen der I./Stuka-G. 1 im Mai von Griechenland aus die entscheidenden Angriffe auf Kreta und gegen die Schiffseinheiten um die Insel. Und wieder ging es nach Afrika. Hauptmann Kuhlmey wurde am 1. August 1941

Kommandeur der II. Gruppe im Stuka-G 3, erhielt im November 1941 das Deutsche Kreuz in Gold, unterstützte mit seiner Gruppe den Vormarsch Rommels und auch – den Rückzug, dann wieder den erneuten Vormarsch, war an den Erfolgen seiner Gruppe maßgeblich beteiligt und als die Gruppe 80 Panzer, 400 LKW, fünf Batterien, 10 Feldbefestigungen vernichtet und entscheidende Erfolge gegen die britischen Geleitzüge am 14. und 15. Mai 1942 hatte, wurde Hauptmann Kuhlmey am 15. Juli 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, am 1. Januar 1943 zum Major befördert und am 1. April 1943 Kommodore des Sturzkampf-Geschwaders 3 (im Herbst 1943 umbenannt in Schlachtgeschwader 3), führte das Geschwader bis zum Ende des Afrika-Feldzuges, dann noch kurze Zeit im Mittelmeerraum, bis das Geschwader aus Wüste und Meer in die Schneestürme im Nordabschnitt der Ostfront verlegt wurde. Dort wurde Kuhlmey am 1. November 1943 Oberstleutnant und ein Jahr später im Kessel von Kurland Oberst. Dabei wurde das Geschwader unter Führung von Kuhlmey für seinen Einsatz mehrfach hervorgehoben. So wurden am 29. April 1944 deutsche Angriffe südwestlich Kowel und dem Finnischen Meerbusen vom Schlachtgeschwader 3 vorbereitet, im Juli führte der Kommodore einen »Gefechtsverband Kuhlmey« und unterstützte von Immola aus den Abwehrkampf der Finnen bis zu deren Waffenstillstand. Beim Einsatz im Nordabschnitt flog das Geschwader innerhalb von zehn Monaten 20 000 Einsätze. Im Dezember 1944 übergab Kuhlmey nach über 500 Feindflügen das Geschwader an Major Hamester. Kuhlmey selbst wurde bis Kriegsende in den Stab des Generals der Schlachtflieger berufen. Am 1. Juni 1952 trat Oberst Kuhlmey in die Dienststelle Blank ein, gehörte zu den ersten Piloten der Bundeswehr, die in den Vereinigten Staaten auf Düsenflugzeuge umschulten und trat 1971 als Brigadegeneral in den Ruhestand.

Lagois, Ehrenfried, geboren am 23. Mai 1915 in Leipzig, erhielt als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der II./SG 2 am 26. März 1944 das Ritterkreuz. Keine drei Wochen später, am 15. April, ist Lagois an der Ostfront gefallen.

Langbehn, Joachim, geboren am 2. November 1910 in Holstein, Schleswig-Holstein, kam von der Polizei über die große Kampffliegerschule Lechfeld zu den Sturzkampffliegern, flog im Stuka-Geschwader 2 »Immelmann« über fast allen Kriegsschauplätzen, ist im Kampf um Stalingrad als Hauptmann und Staffelkapitän der 5. Staffel am 25. November 1942 nach fast 400 Feindflügen gefallen. Posthum wurde ihm am 24. März 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Langkopf, Paul, geboren am 7. Juli 1915 in Sarstedt bei Hildesheim, flog im Stuka-Geschwader 77 über Polen, Frankreich, England, Jugoslawien, Kreta und im Osten, bis er nach 550 Einsätzen am 19. Februar 1943 als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 1./Stuka-G 77 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde. Paul Langkopf, am Ende des Krieges Oberleutnant, ist am 6. November 1961 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückt.

Lambert, August, geboren am 18. Februar 1916 in Kleestadt in Hessen, war eine der interessantesten Persönlichkeiten der Schlachtfliegerei, wurde er doch mit 127 Luftsiegen der erfolgreichste Jäger unter den Schlachtfliegern. Berühmt wurde der Leutnant, der aus dem Mannschaftsstand kam, in dem schweren Abwehrkampf auf der Krim im ersten Halbjahr 1944. Am 13. Mai 1944 ging die Halbinsel nach einem erbitterten Abwehrkampf von sechs Monaten gegen einen mit großer Übermacht angreifenden Gegner verloren. Im Abschlußbericht hieß es, daß in diesen Kämpfen 604 russische Flugzeuge abgeschossen worden sind, darunter nicht weniger als 247 durch Schlachtflieger, die als Helfer der Infanterie wirklich genug andere Aufgaben zu erfüllen hatten. Da aber mit der II./JG 52 nur eine Jagdgruppe auf der Krim im Einsatz stand, wurden auch die Schlachtflieger mit ihren FW 190 immer wieder in schwerste Luftkämpfe verwickelt. Es wurde die große Zeit von Leutnant Lambert von der 5./SG 2. Innerhalb von drei Wochen schoß er 70 Flugzeuge ab! Von November 1943 bis Mai 1944 schoß Lambert über der Krim zur Unterstützung der 17. Armee 84 Flugzeuge ab.
Es gelangen dem leidenschaftlichen Jäger Tagesserien von 12, 14, ja 17 Luftsiegen, so daß seine Leistung im OKW-Bericht vom 5. Mai 1944 namentlich hervorgehoben wurde. Daneben griff er als Schlachtflieger mit Tiefangriffen in den Erdkampf ein. Nach diesem harten Einsatz wurde Lambert als Fluglehrer zum SG 151 nach Pardubitz in Böhmen versetzt. Dort wurde ihm am 14. Mai 1944 nach 90 Luftsiegen das Ritterkreuz verliehen. Er aber wollte wieder an die Front und übernahm im Frühjahr 1945 als Staffelkapitän die 8./SG 77. Trotz der Übermacht der Gegner erhöhte er in kurzer Zeit die Zahl seiner Luftsiege auf 127. Am 17. April 1945 startete Lambert mit seiner Staffel gegen 11 Uhr auf dem Flugplatz Kamenz bei Dresden zum Schlachtfliegereinsatz. Mitten im Start wurde der Platz von etwa 60 bis 80 amerikanischen Mustang-Jägern angegriffen. In dem aussichtslosen, ungleichen Luftkampf wurden sieben Flugzeugführer der 8./SG 77 abgeschossen, darunter auch Staffelkapitän Oberleutnant Lambert 1,5 km nordostwärts Hoyerswerda mit seiner FW 190 F 8 (Werknummer 58 40 43) mit der schwarzen »9«. Alle Flugzeugführer wurden auf dem Hutberg bei Kamenz beigesetzt. Lambert war zum Eichenlaub eingereicht. Sein letzter Gruppenkommandeur, Eichenlaubträger Stüdemann, schreibt: »Lambert war ein pfundiger Kerl, der jeder Idee aufgeschlossen war. Seine Leute liebten seine robuste, gerade Art und sein Draufgängertum.«

Langhart, Theordor, geboren am 21. September 1919 in Graz, flog im Stuka-Geschwader 77 an der Ostfront und zeichnete sich vor allem im Kampf

um Sewastopol und bei den schweren Abwehrkämpfen im Herbst und Winter 1942 im Donbogen aus. Bei einem solchen Tiefangriff ist er als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./SG 77 am 22. Dezember 1942 gefallen. Posthum wurde ihm am 22. Januar 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Lau, Kurt, geboren am 12. April 1916 in Danzig, war in seiner Jugend ein begeisterter Segelflieger und hatte bereits beim Deutschen Luftsportverband seinen Motorflugschein erworben, ehe er am 15. Oktober 1936 beim MG-Bataillon 31 in Königsberg/Ostpr. Soldat wurde. Am 1. Juli 1938 trat er zur Luftwaffe über, kam nach Neubiberg und wurde dort am 1. September 1938 Leutnant. Über die Stukaschule Insterburg und die Ergänzungsgruppe in Graz führte sein Weg (ab 1. Oktober 1940 Oberleutnant) im Juli 1941 zum Fronteinsatz bei der 1./Stuka G. 3 auf Rhodos, erlebte bei der 1. Staffel den Kampf im Mittelmeerraum gegen Schiffsziele, den Kampf um Derna und Tobruk in Afrika, mußte dann ins Lazarett, flog ab Juni 1942 an der Ostfront in der 1./Stuka G 2 bei Rudel, wurde dessen Nachfolger als Staffelkapitän bis zum Mai 1944, erlebte dabei den Vormarsch bis zur Wolga, den Kampf um Stalingrad, dann auf der Krim, die schweren Abwehrkämpfe gegen große Übermacht am Don und Donez und schließlich um Charkow, erhielt im März 1943 das Deutsche Kreuz in Gold, wurde am 1. Oktober 1943 Hauptmann und nach 700 Einsätzen am 6. April 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, anschließend Kommandeur der I. Gruppe bis 23. November 1944, übernahm dann bis Kriegsende die II./S.G. 103 und hatte am Ende des Krieges 989 Einsätze. Sein Bordschütze in fast allen Einsätzen war Oberfeldwebel Franz Hübner. 1956 trat Lau in die Bundeswehr ein, wurde Major, 1962 Oberstleutnant und ging im September 1972 in Kaufbeuren in Pension.

Lau, Lothar, geboren am 30. Januar 1913 in Königsberg/Ostpr., in seiner Jugend ein begeisterter Segelflieger, wurde am 1. Oktober 1933 beim Inf. Regt. 1 Soldat, wechselte 1935 zur Luftwaffe und wurde am 20. April 1936 Leutnant. Nach seiner weiteren fliegerischen Ausbildung in Devau und Salzwedel kam er zur I./165 Stuka-Gruppe nach Kitzingen, die später die I. Gruppe des Stuka-G. 77 wurde. In ihr flog Lau als Oberleutnant im Polenfeldzug. Im Westen wurde er Staffelkapitän der 8. Staffel im Stuka-Geschwader 2, überlebte auch die verlustreichen Einsätze gegen die britische Schiffahrt im Kanal und gegen Flugplätze an der Südküste Englands bis zum 18. August 1940. Lau zeichnete sich besonders im Balkanfeldzug April/Mai 1941 aus. Durch eine unerhört kühne Landung hinter den feindlichen Linien im schwierigen Gelände mit seiner Ju 87 unweit der serbischen Stellungen gelang es ihm, sich einen unmittelbaren Einblick in die Feindsituation zu verschaffen, wodurch es seiner Gruppe möglich war, die Kapitulation starker Feindkräfte zu erzwingen. In weit über 100 Einsätzen hat

Lau im Kampf gegen die britische Flotte im Seegebiet von Piraeus, um Kreta und in der Seeluftschlacht am 21. und 22. Mai 1941 12 500 BRT versenkt und 28 500 BRT schwer beschädigt. Lau hat am Abend des 20. Mai den Schiffsverband ausfindig gemacht. Für den Einsatz im Südostfeldzug wurde Lau als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./St.G. 2 am 24. Juni 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend wurde er TO im Geschwaderstab des Stuka G. 2. Im Oktober 1941 kam er als Hauptmann auf die Luftkriegsschule nach Berlin-Gatow, hatte dann über zwei Jahre Stabsstellungen inne, 1942 vor Leningrad I a ob bei der Luftflotte 4, I a im Luftwaffenstab Krim, 1943 als Major beim I. Fliegerkorps und Verbindungsoffizier zwischen Luftflotte 4 und I. Panzer-Armee, schließlich beim General der Schlachtflieger Tagschlacht-Inspizient für Ju 87. Im August 1944 kam Lau wieder zum Fronteinsatz, übernahm von Rudel die III. Gruppe im SG 2, war damit Kommandeur der letzten Gruppe, die bis Kriegsende mit der Ju 87 flog. Lau wurde bei einem der Angriffe zur Abwehr auf deutschem Boden am 22. Januar 1945 durch Erdbeschuß nach über 500 Einsätzen brennend abgeschossen und geriet in russische Gefangenschaft, aus der er 1950 entlassen wurde. 1956 trat Lau in die Bundeswehr ein, wurde Oberstleutnant i. G., Jahre bei der NATO in Frankreich eingesetzt und ging 1971 in Pension.

Lehmann, Hans-Joachim, geboren am 18. August 1912 in Treuenbrietzen, hat als einer der ältesten Sturzkampfflieger maßgebenden Anteil am Ausbau dieser Waffe, kommt aus der Schweriner Gruppe, hatte vor allem Erfolge in der Schiffsbekämpfung und erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän der 8./Stuka G 2 »Immelmann« am 23. November 1941 das Ritterkreuz. Anschließend wurde er TO in der I. Gruppe und schließlich Geschwader-TO, als Dinort Kommodore gewesen ist.

Leingärtner, Ludwig, geboren am 22. Dezember 1919 in Bitterbrunn, Kreis Neuburg/Donau, gehörte bei Kriegsausbruch noch zum Arbeitsdienst, kam nach dem Polenfeldzug zu einem Fliegerausbildungs-Regiment und mit Beginn des Ostfeldzuges als Flugzeugführer in einem Stuka-Geschwader zum Einsatz. In Hunderten von Einsätzen zeichnete sich Leingärtner als Einzelkämpfer und später im gleichen Maße als Verbandsführer aus, vor allem in den schweren Abwehrkämpfen 1942/43 im Mittelabschnitt der Ostfront. Am 5. Februar 1944 wurde er als Hauptmann und Staffelkapitän der 2./S.G. 1 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, aber bereits am 11. April 1944 fiel Leingärtner an der Ostfront.

Linke, Walter, geboren in Frankenhausen in Thüringen, war Bordfunker von Eichenlaubträger Bauer und erhielt als Oberfeldwebel in der 3./SG 2 am 16. Dezember 1944 das Ritterkreuz.

Lohmeyer, Hans, geboren am 25. März 1919 in Brilon, wurde als Leutnant und Staffelführer der 6./SG 77 am 6. Oktober 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Wenige Wochen später ist Lohmeyer am 22. Oktober 1944 über Gumbinnen gefallen.

Lorenz, Friedrich, geboren am 9. Juni 1917 in Dresden, vollbrachte trotz der im hohen Norden erschwerten Flugbedingungen besondere Leistungen. Als Hauptmann und Staffelkapitän der 1./Stuka-Geschwader 1 ist er am 17. Juli 1943 gefallen. Posthum wurde ihm am 21. Juli 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Lion, Karl-Hermann, geboren am 5. November 1911 in Saarlouis, trat 1929 in die Reichsmarine ein und erlebte als Vermessungs-Spezialist 1930 bis 1933 Fahrten in die ganze Welt. Ab 1. Mai 1934 Ausbildung als Flugzeugführer an der Deutschen Verkehrs-Fliegerschule in Warnemünde, 1935 Übernahme in die neu aufgestellte Luftwaffe, Ausbildung zum Jagdflieger, im Dezember 1935 Versetzung zur neu aufgestellten Küstenjagdstaffel 2./136 nach Kiel, später Jever. Im Herbst 1938 kam Lion als Stuka-Flugzeugführer zur neu aufgestellten Flugzeug-Träger-Gruppe »Graf Zeppelin« nach Kiel, wurde im Frühjahr 1939 Leiter der Stuka-Vorschule in Parow/Stralsund. Mit Kriegsbeginn stand Lion vom ersten Tag im Einsatz. In Polen flog er als Leutnant in der Flugzeug-Träger-Staffel 4./186. Dabei gelangen ihm die ersten Schiffsversenkungen im Zweiten Weltkrieg und damit der Beweis von der Überlegenheit der Fliegerbombe gegenüber Kriegsschiffen. Er versenkte den polnischen Zerstörer »Wichr« und den Minenleger »Gryf«, wenige Tage später noch zwei Minensuch- und Kanonenboote. Am 1. Februar 1940 Oberleutnant flog Lion im Westfeldzug im Stab der Flugzeug-Träger-Gruppe 186, die in der Schlacht um England in III./St.G. 1 umbenannt wurde. Im Herbst 1940 übernahm Lion eine Stuka-Sonderstaffel, die als letzte Ju 87-Staffel gegen England flog und vor allem gegen Schiffsziele in der Themsemündung eingesetzt wurde. Lion selbst versenkte dabei ein Handelsschiff von 5000 BRT. Im Frühjahr 1941 verlegte die Gruppe nach Sizilien, Lion wurde in den Einsätzen gegen Malta und Seeziele im Mittelmeer Kapitän der 9. Staffel im Stuka-Geschwader 1. Mit Beginn des Krieges im Osten flog die III./St.G. 1 im Mittelabschnitt, Lion wurde am 1. November 1941 Hauptmann und erhielt nach 368 Einsätzen am 4. Juni 1942 das Ritterkreuz. Lion zählte zu dieser Zeit zu den ältesten und erfahrensten Flugzeugführern seines Geschwaders. Neben seinen Erfolgen gegen Schiffsziele hatte er bis zum Sommer 1942 22 Panzer vernichtet und im Abwehrkampf fünf Flugzeuge abgeschossen. Im Herbst 1943 wurde er Kommandeur der I./St.G. 101, die im Oktober in I./SG 101 umbenannt wurde. Am Ende des Krieges Major mit 680 Feindflügen. 1959 trat Lion in die Bundeswehr ein und schied 1968 als Oberstleutnant aus.

Ludigkeit, Günther, geboren am 22. September 1919 in Berlin, gehörte im SG 77 zu den größten Draufgängern, »aber er erlaubte seinen Männern nie, ähnlich tollkühn vorzugehen«, wie ein Kamerad über ihn urteilt. In Hunderten von Einsätzen erlebte er die schweren Abwehrkämpfe im Mittelabschnitt der Ostfront. Am 26. März 1944 wurde ihm als Oberleutnant und Staffelkapitän der 7./SG 77 das Ritterkreuz nach 765 Einsätzen verliehen. Bis zum letzten Tag blieb Ludigkeit im Einsatz. Am 1. Dezember 1944 wurde er Hauptmann. In der Bundeswehr gehörte er wieder zum fliegenden Personal, er war auch Test-Pilot bei Heinkel. Am 8. Oktober 1961 fand er einen plötzlichen Tod. Mitten in einem Fußballspiel, das er aus Freude an der körperlichen Betätigung mitmachte, starb er an einem Herzmuskelriß. »Ein harter Soldat, ein treuer Kamerad, mit dem ich das Glück hatte, einen Teil der besten Jahre meines Lebens zu verbringen«, schreibt G. Levay, ehemaliger Hauptmann der ungarischen Luftwaffe.

Ludwig, Hans, kam vom Stuka-G 76 zum Stuka-Geschwader 2, wurde, wie Rudel schreibt, »ein hervorragender Schütze in der Panzerjagd«, erhielt als Feldwebel und Flugzeugführer in der 10.(Pz)/SG 2 am 8. August 1944 das Ritterkreuz. Am 19. Januar 1945 fiel er mit Leutnant Weißbach, dem Einsatz-Bearbeiter des Geschwaders im tschechischen Kampfgebiet. Rudel: »Wir verlieren wertvollste Kameraden in ihnen.«

Luhr, Hans, geboren am 25. August 1916 in Niederkasbach am Rhein, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 7./SG 77 am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Nach über 600 Einsätzen ist er am 20. September 1944 gefallen.

Lutter, Hans, geboren am 17. Dezember 1912 in Düsseldorf, flog über Polen, gegen Frankreich und England als Zerstörer, kam dann als Oberfeldwebel zur II./SKG 210 an die Ostfront und wurde nach mehreren Luftsiegen, der Vernichtung von 15 Panzern und 30 Flugzeugen am Boden am 5. Oktober 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend flog er im SG 4 in Tunis und Italien und galt als der erfolgreichste Schlachtflieger an der Südfront. Am Ende des Krieges Hauptmann mit über 400 Feindflügen und zwölf Luftsiegen. Bei einem Sturzangriff auf eine Brücke wurde seine Maschine durch Flakvolltreffer schwer beschädigt. Im Gleitflug gelang es ihm noch die deutschen Linien zu erreichen. Er raste mit seinem Flugzeug in einen Wald, knickte mehrere starke Bäume um und – stieg unverletzt aus der Kabine.

Lutz, Martin, geboren am 10. März 1913 in Mannheim, flog bereits bei der Legion Condor in Spanien, war in Frankreich Staffelkapitän der 1./ZG 1,

wurde bei der Aufstellung der Erprobungsgruppe 210 Kapitän der 1. Staffel und am 15. August 1940 als junger Oberleutnant Kommandeur der Gruppe. In der Ritterkreuzverleihung heißt es: »Nur seinem rücksichtslosen persönlichen Einsatz und seinem Führungsgeschick ist es zu verdanken, daß er seine Gruppe stets ohne Verluste, trotz einer erheblich feindlichen Überzahl von Jäger nach Hause bringen konnte. Nach schweren Kämpfen über Dünkirchen, bekämpfte er als Staffelkapitän und Gruppenkommandeur Geleitzüge im Kanal, die Funkstelle Ryl, die Flugplätze Croydon, Biggin-Hill und die Küstenbefestigungen von Dover und Folkestone, mit großem Erfolg eine Flugzeugfabrik Southampton.« Bei einem Angriff auf die Flugzeugwerke Thootes bei Bristol wurde Hauptmann Lutz am 27. September 1940 von britischen Jägern abgeschossen. Vier Tage nach seinem Tode wurde ihm das Ritterkreuz verliehen.

Mahlke, Helmut, geboren am 27. August 1913 in Berlin-Lankwitz, erlebte eine der interessantesten Laufbahnen in der deutschen Militärgeschichte. Als 19jähriger wurde er Flugzeugführer durch die vormilitärische Ausbildung an der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) in Warnemünde vom 1. April bis 28. August 1932. Dann folgte die Seeoffiziersausbildung bei der Kriegsmarine vom 28. August 1932 bis 30. April 1935, wobei er vom 6. November 1932 bis 2. Januar 1934 die Auslandsausbildungsreise auf dem Kreuzer »Köln« mitfuhr. Mit der Enttarnung der Luftwaffe am 30. April 1935 wurde Mahlke wie der gesamte Lehrgang zum neuen Truppenteil versetzt. 1. Mai 1935 bis 9. März 1936 in Warnemünde Seebeobachter, am 1. Oktober 1935 Leutnant, 10. März 1936 bis 28. Februar 1938 Ausbildungsreferent im Stabe des Kommandos der Schulen (See) in Warnemünde, 1. April 1937 Oberleutnant. Am 1. März 1938 als Seebeobachter zur Bordfliegerstaffel 1/196 nach Wilhelmshaven versetzt mit Bordkommandos auf den Panzerschiffen »Admiral Scheer«, »Deutschland« und »Graf Spee«. Kurz vor Kriegsausbruch machte Mahlke neben all seinen anderen Scheinen in Kitzingen noch die Stuka-Flugzeugführerausbildung mit und wurde mit Kriegsbeginn Staffelkapitän der 2./Träger-Stuka-Staffel 186, die dann im Westen im Rahmen der operativen Luftwaffe vornehmlich zur Unterstützung des Heeres eingesetzt wurde. Als Hauptmann (1. April 1940) übernahm er am 2. Juli 1940 in der Schlacht um England die Träger-Stuka-Gruppe 186, die gleichzeitig, da sie nie als Träger-Stukas zum Einsatz kam, in III./Stuka-Geschwader 1 umbenannt wurde. Mit dieser Gruppe stand Mahlke bis 19. November 1941 am Kanal im Einsatz. Am 23. Februar 1941 verlegte die Gruppe nach Sizilien zum Einsatz gegen Malta und in Afrika, wobei Mahlke selbst schon am 26. Februar durch einen Flak-Volltreffer mit einem Riesenloch in der Fläche unter Aufbietung seines ganzen fliegerischen Könnens zum Einsatzhafen zurückkehrte. (Siehe Bild Seite 36.) Am 21. Mai verlegte die Gruppe auf den Peloponnes und flog

bis zum 2. Juni 1941 die schweren Einsätze gegen Kreta mit. Dafür erhielt Mahlke am 20. November 1941 die Italienische Tapferkeitsmedaille in Silber.
Mit Kriegsbeginn im Osten stand die III./St.G. 1 im Mittelabschnitt von Arys Rosthen aus im Einsatz gegen Flugplätze, Brücken und Panzer. In knapp drei Wochen wurde der Kommandeur dreimal hinter den feindlichen Linien brennend abgeschossen. Zweimal schlug er sich durch. Am 8. Juli aber mußte ihn ein Stoßtrupp des Heeres nach einem Sturzangriff auf Panzerbereitstellungen bei Latigalski schwer verwundet zurückholen. Im Feldlazarett Borrissow wurde Hauptmann Mahlke am 16. Juli 1941 nach 145 Feindflügen das Ritterkreuz überreicht. Sein Bordfunker in den meisten Einsätzen war Feldwebel Fritz Baudisch. Vom 6. September 1941 an arbeitete Mahlke, ab 1. Juni 1942 Major, im Luftwaffenkommando Ost, dem späteren Luftflottenkommando 6, zuletzt als I a im Range eines Oberstleutnant i. G. Erst am 9. September 1947 kehrte Mahlke aus Kriegsgefangenschaft zurück. Am 16. November 1955 trat er in die Bundeswehr ein, wurde am 19. September 1956 Oberst, am 30. August 1960 Brigadegeneral, führte vom 11. Januar 1963 bis 28. Februar 1966 als Flottenadmiral die Marine-Fliegerverbände der Bundeswehr. Ab 1. März 1966 wieder zur Luftwaffe überführt, war Mahlke von 1968 bis 1970 als Generalleutnant Kommandierender General der Luftwaffengruppe Nord, bis er am 30. September 1970 in den Ruhestand trat. Als Fähnrich und Admiral trug Mahlke Marineblau, als Leutnant und General das Blau der Luftwaffe.

Matern, Karl-Heinrich, geboren am 20. Februar 1919 in Althof in Ostpreußen, flog über Frankreich und gegen England als Zerstörer, im Osten in der II./SKG 210. Bei der Umbenennung dieses Geschwaders in das neue ZG 1 wurde Matern als Hauptmann Kommandeur der II. Gruppe. Im Frühjahr 1943 verlegte die Gruppe nach Brest, flog Einsätze über dem Atlantik und der Biscaya. Bei einem solchen Einsatz wurde Matern am 8. Oktober 1943 westlich von Brest von Spitfires abgeschossen. Posthum wurde ihm am 9. Oktober 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Menapace, Josef, geboren am 31. Juli 1920 in Linz, gehörte zu den bekanntesten und erfolgreichsten Flugzeugführern des ersten Schlachtgeschwaders. Zu Kriegsbeginn war der junge Österreicher noch beim Arbeitsdienst, kam im November 1939 zur Luftwaffe und flog als Oberfähnrich in der II.(Schlacht)/LG 2, der einzigen deutschen Schlachtfliegergruppe jener Zeit, im Balkanfeldzug seine ersten acht Einsätze. Ein Flieger von hohem Können und Schneid, flog Leutnant Menapace, an der Ostfront innerhalb von Jahresfrist nicht weniger als 592 Einsätze, oft startete er bis zu zehnmal am Tage. An seinem 22. Geburtstag im Juli 1942 kehrte er von seinem

600. Feindflug zurück. Als ihm am 20. August 1942 das Ritterkreuz verliehen wurde, stand er mit 650 Feindflügen an der Spitze aller Schlachtflieger. Trotz seiner Jugend wurde Menapace bereits Staffelkapitän der nunmehr in 2./SG 1 umbenannten Staffel. Er zeichnete sich vor allem während der Kesselschlacht von Charkow aus. Als erster erkannte er einen sowjetischen Durchbruchsversuch westlich der Stadt, der dann durch rollende Einsätze des Geschwaders vereitelt werden konnte. »Bazi«, wie ihn seine Kameraden nannten, war überall beliebt. Meisterhaft beherrschte er die offene Hs 123 – ein Flieger aus Leidenschaft. Nach ununterbrochenem Einsatz ist Menapace am 6. Oktober 1943 als Hauptmann und Staffelkapitän an der Ostfront gefallen.

Meier, Hans-Otto, geboren am 29. März 1915 in Hamburg, ist als Oberfeldwebel und Flugzeugführer im Stab der III./SG 77 am 2. Mai 1944 an der Ostfront gefallen. Posthum wurde ihm am 9. Juni 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Meinecke, Johannes, geboren am 24. Juni 1919 in Znin in der Steiermark, bewährte sich sowohl als Fallschirmjäger wie später als Schlachtflieger. Im Einsatz in Holland wurde er als Fallschirmjäger mit dem EK II und I ausgezeichnet, kam dann nach seiner fliegerischen Ausbildung zum Stuka-Geschwader 1, flog im Kampf um Stalingrad und in den Abwehrkämpfen am Don, hat dort mit seiner Infanterie-Erfahrung im Erdeinsatz die Verteidigung des Flugplatzes übernommen und einen Nachtangriff abgeschlagen. Ritterkreuz als Leutnant und Staffelkapitän in der I./Stuka-Geschwader 1 am 7. April 1943. Meinecke ist als Hauptmann am 4. September 1943 bei Beresinowo gefallen.

Meyer, Bruno, geboren am 13. November 1915 in Jeremie auf Haiti, gehörte zu den ersten Schlachtfliegern. Er flog bereits im Polenfeldzug in der II.(Schlacht)/LG 2 auf der offenen Hs 123, dann alle Einsätze über Frankreich und vom ersten Tag an im Osten, wobei er sich vor allem bei der Abwehr eines feindlichen Angriffs südlich der Düna auszeichnete. Nach über 200 Einsätzen wurde er am 21. August 1941 als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Meyer war beim Aufbau der Panzerjägerstaffeln entscheidend beteiligt, führte 1943 die in der IV.(Pz)/SG 9 zusammengefaßten Hs 129-Panzerjägerstaffeln, die am 1. Mai 1944 ihren 10 000. Einsatz fliegen konnten. Als Major wurde dann Bruno Meyer Führer der Panzerschlachtflieger beim General der Schlachtflieger.

Meyer, Hans-Adolf, geboren am 10. September 1920 in Nordstrand bei Husum, war bei Kriegsausbruch noch beim Arbeitsdienst, kam über ein Bau-Bataillon als Fahnenjunker zur Luftwaffe, erhielt als Oberleutnant und

Staffelführer der 8./Schlachtgeschwader 3 am 6. April 1944 das Ritterkreuz. Im Nordabschnitt der Ostfront ist Meyer am 1. Juli 1944 gefallen.

Meyer, Heinz, wurde als Oberfähnrich noch am 17. April 1945 in der 8./Schlachtgeschwader 2 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Meyering, Heinrich, geboren am 30. November 1919 in Leer/Ostfriesland, gehört zu den Assen der Sturzkampffliegerei, die in knapp zwei Jahren über 900 Einsätze flogen. Meyering wurde erst im Krieg am 3. Oktober 1939 Soldat im Fliegerausbildungs-Regiment 22 in Gustrow und kam nach seiner fliegerischen Ausbildung in Prenzlau, Bad Aibling und Wertheim über die Ergänzungsstaffel in Graz im Juni 1942 an die Ostfront zum Einsatz. Als die I. Gruppe des Stuka-Geschwaders 2 für den erneuten Vormarsch aufgefrischt wurde, zählte Feldwebel Meyering zu den neuen, jungen Flugzeugführern der 3. Staffel, die nacheinander von so berühmten Stukapiloten wie Boerst und Herbert Bauer geführt wurden. Meyering erlebte den Vormarsch im Südabschnitt mit Stoßrichtung Stalingrad und Wolga über die Kampfgebiete Woronesh und Donbecken. Mitten im Kampf um Stalingrad erhielt er am 15. Januar 1943 das Deutsche Kreuz in Gold. Nach dem Ende von Stalingrad hatten die fliegenden Verbände derartige Verluste, daß aus den Resten von drei Staffeln eine Staffel gebildet werden mußte. Meyering, obwohl einmal abgeschossen, ununterbrochen im Einsatz, im Abwehrkampf am Donez und Mius, bei der Wiedereroberung von Charkow, im April/Mai 1943 am Kubanbrückenkopf, flog am 27. Juli 1943 im Kampf um Bjelgorod seinen 600. Einsatz, unterstützte im harten Winter 1943/44 weiterhin das Heer und wurde nach weit über 800 Einsätzen am 6. April 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Wenige Tage später trug Meyering am 24. April 1944 seinen 900. Einsatz ins Flugbuch ein; anschließend Gruppenfluglehrer in Metz, kam August 1944 nach Faßberg, wurde am 1. Januar 1945 Leutnant und nach der Auflösung der Schule ging es in den letzten Wochen noch einmal an die Front um Budweis und Wien beim SG 10. Am Ende des Krieges hatte Leutnant Meyering 972 Einsätze. Sein Bordfunker war bis auf wenige Einsätze Willibald Zipfel, der ebenfalls mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet war.

Meyn, Wilhelm, geboren am 3. Juni 1923 in Hamburg, mit 21 Jahren Staffelkapitän und Ritterkreuzträger, war der jüngste Schlachtflieger mit dieser hohen Auszeichnung und auch einer der jüngsten Staffelkapitäne der Luftwaffe. Meyn wurde am 15. Oktober 1940 beim Fliegerausbildungsregiment in Kaufbeuren Soldat und kam nach seiner fliegerischen Ausbildung in Bad Aibling und Wertheim als Leutnant (1. Februar 1942) bei der Ergänzungsstaffel des Stuka-G 3 am 16. Oktober 1942 im Mittelmeerraum zum ersten Einsatz. In der 7./Stuka-G 3 erlebte Meyn seit dem 1. April 1943 die letzten

Einsätze des Geschwaders in Italien und nach der Verlegung an die Ostfront sofort die schweren Kämpfe im Unternehmen »Zitadelle« um Kursk und Orel. Von August 1943 bis April 1944 flog Meyn als Gruppenadjutant der III./St.G. 3 (ab November 1943 III./SG 3) bei den Kommandeuren Jakob und Hoge. Am 6. Oktober 1943 gehörte Leutnant Meyn zu jenen Stuka-Piloten, die im Schwarzen Meer drei russische Großzerstörer versenkten. Im Südabschnitt führte der noch nicht 21jährige Leutnant im April/Mai 1944 im Kampf um Sewastopol die 8. Staffel. Im Sommer 1944 schulte die Gruppe auf FW 190 um. Bis dort hatte Leutnant Meyn im Mittelmeerraum, im Osten im Kampf um Smolensk, Orel und Charkow, über dem Donezbogen, über dem Kubanbrückenkopf und über der Krim 440 Einsätze auf der Ju 87 geflogen. Nach der Umrüstung übernahm Meyn am 1. Juli 1944 im Nordabschnitt die 9./SG 3 und führte diese Staffel bis Kriegsende, seit dem 1. September 1944 als Oberleutnant. Neben der ununterbrochenen Unterstützung des Heeres in den schweren Abwehrkämpfen über Estland und Lettland gelangen Oberleutnant Meyn in der Abwehr der immer stärker werdenden feindlichen Luftstreitkräfte als Schlachtflieger nicht weniger als 26 Flugzeugabschüsse mit der FW 190. Nach 645 Feindflügen wurde Meyn am 28. Oktober 1944 als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Mit 281 Einsätzen auf FW 190 erhöhte Meyn bis Kriegsende die Zahl seiner Feindflüge auf 721. Noch am 8. Mai 1945 gelang es ihm seine Staffel aus dem Kessel von Kurland nach Flensburg zu führen. Nach dem Krieg wurde Meyn Architekt und Dipl.-Ing., trat am 16. März 1956 als Hauptmann in die Bundeswehr ein, war als Jet-Pilot Staffelkapitän, Gruppenkommandeur und schließlich Kommodore des Jabo G 31 »Boelcke«, des ersten Starfighter-Verbandes, stieg bis zum General auf und ist seit dem 1. Oktober 1975 als Generalmajor Kommandeur der 2. Luftwaffendivision in Birkenfeld/Nahe.

Dr. Moßdorf, Martin, geboren am 10. Januar 1916 in Grimma in Sachsen, war bereits begeisterter Motorflieger, ehe er 1936 in die Luftwaffe eintrat. Als Leutnant kam er am 1. Februar 1938 zu den Schlachtfliegern und flog die Hs 123. Nach dem Unglückstag von Neuhammer wurde Moßdorf im August 1939 zur I./Stuka 76, der späteren I./Stuka G. 3 versetzt. Er flog als Oberleutnant in der 3. Staffel über Frankreich, im Balkanfeldzug und gegen Kreta. Im November 1941 verlegte die Gruppe nach Afrika, um den Rückzug Rommels zu decken. Am 19. März 1942 erhielt Moßdorf das Deutsche Kreuz in Gold. Im Frühjahr 1942 wurde Moßdorf auf dem erneuten Vormarsch Staffelkapitän der 3. Staffel und nach dem Tode von Oberleutnant Eppen im Juni 1942 Kommandeur der I. Gruppe, die alte Sigel'sche Gruppe. Unter den vielen Angriffen sei der erfolgreiche Sturzangriff auf den Flugzeugträger »Indomitable« am 12. August 1942 hervorgehoben. Nach 180 Einsätzen wurde Moßdorf am 3. September 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, am

1. November zum Hauptmann befördert, aber schon am 11. November bei einem Tiefangriff gegen Panzerbereitstellungen östlich vom Hafaya-Paß von überlegenen Jagdkräften in Brand geschossen. Nach Notlandung geriet Moßdorf in britische Gefangenschaft, von der er nach einer Reise um die Welt im Februar 1947 zurückkehrte. Dr. Moßdorf lebt heute als Zahnarzt in München.

Mrkva, Rudolf, geboren am 1. Dezember 1915 in Wien, war ebenfalls bereits Inhaber des Motorflugscheines, ehe er bei Kriegsausbruch Soldat wurde. Nach Neubiberg, Erding und Püttnitz in Pommern wurde er Fluglehrer in Bad Aibling. Im November 1942 kam er als Feldwebel an die Front, flog in der 3. Staffel des Stuka-G 2, ab 1. März 1943 als Leutnant in der 2., die er im Juli 1943 nach dem Tode von Oberleutnant Jaekel als Staffelführer übernahm. Im November 1943 erhielt Mrkva das Deutsche Kreuz in Gold, wurde am 1. April 1944 Oberleutnant, bereits am 1. Juli Hauptmann und nach dem Tode von Dr. Otte stellvertretender Kommandeur der I. Gruppe. Nach 660 Einsätzen erhielt er am 20. Juli 1944 das Ritterkreuz. Mrkva blieb bis zum letzten Tag im Einsatz, erhöhte die Zahl seiner Feindflüge auf 896. Sein Bordfunker in den meisten Einsätzen war Oberfeldwebel Sprenger.

Müller, Günther, geboren am 27. Januar 1921 in Rastatt, kam im November 1939 zur Luftwaffe, flog seit Juni 1941 im Osten, kühner, geschickter Verbandsführer in der II./SG 1, über 500 Einsätze im Süden der Ostfront, dabei dreimal hinter den feindlichen Linien abgeschossen. Ritterkreuz als Leutnant und Staffelkapitän in der II./SG 1 am 9. Oktober 1943. Als Hauptmann am 23. Juni 1944 bei Ploesti gefallen.

Müller, Erich, Feldwebel und Flugzeugführer in der II./SG 2 »Immelmann«, ist am 22. Juli 1944 an der Ostfront gefallen. Posthum wurde ihm am 6. Dezember 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Mundt, Ulrich, geboren in Berlin, wurde für seine Erfolge in der 10.(PZ)/SG 1 am 25. November 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Nacke, Heinz, geboren am 22. Dezember 1909 in Ullendorf in Sachsen, flog bereits als Fernaufklärer bei der Legion Condor in Spanien, im Westen einer der erfolgreichsten Staffelkapitäne der Zerstörer, erzielte seine größten Erfolge als Zerstörer über Frankreich und gegen England. Wurde als Hauptmann nach zwölf Luftsiegen am 2. November 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Von April 1941 an kämpfte Nacke in der neu aufgestellten I./SKG 210 bis August 1941 an der Ostfront. Dann wurde Nacke Nachtjäger, Kommandeur und Kommodore bei den Zerstörern. Am Ende des Krieges Oberst.

Naumann, Helmut, geboren am 12. August 1912 in Magdeburg, zählte zu den ältesten Stuka-Piloten und bewährte sich vor allem im Balkanfeldzug und im Kampf um Kreta. Über Griechenland flog er allein über 100 Einsätze, seine Staffel vernichtete im Raum Patras, Chalkis und Athen zehn Schiffe mit 36 000 BRT. Im Kampf um Kreta und im Mittelmeerraum versenkte Naumann in der Sudabucht einen Transporter, es gelangen ihm drei Volltreffer auf schwere und leichte Kreuzer und vier Zerstörer. Als Staffelkapitän der 1./Stuka-G. 3 erhielt Naumann als Oberleutnant nach dem Kreta-Einsatz am 24. Juni 1941 das Ritterkreuz.

Neubert, Frank, geboren am 28. September 1915 in Herrenalb, zeichnete sich als Staffelkapitän in der I./St.G. 2 vor allem im Balkanfeldzug und im Kampf gegen Kreta aus. In über 150 Einsätzen vernichtete er schwer auffindbare Befestigungsanlagen im Rupelpaß in Jugoslawien, erzielte große Erfolge gegen die britische Flotte im Golf von Korinth, im Seegebiet von Piraeus und in der Sudabucht, versenkte mit der Staffel einen Zerstörer und mehrere Transportschiffe und griff entscheidend in den Kampf um Kreta gegen Flakstellungen und Befestigungsanlagen ein. Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän am 24. Juni 1941.

Neumann, Rudolf, wurde als Hauptmann und Kommandeur der I./SG 1 am 17. April 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Neumüller, Fritz, geboren am 13. März 1916 in Herford, erhielt als Leutnant und Flugzeugführer in der II./SG 77 am 4. Mai 1944 das Ritterkreuz. Gefallen am 4. September 1944.

Niehuus, Heinz, wurde als Hauptmann im Schlachtgeschwader 77 am 17. April 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Niermann, Ernst, erhielt als einziger Kriegsberichter das Ritterkreuz. Er war der letzte Bordfunker von Oberst Rudel. »Ein einsatzbereiter Hauptmann . . . er fliegt mit einer Selbstverständlichkeit ohnegleichen; ich bewundere es an ihm«, schreibt Rudel. Er begleitete seinen Kommodore auf über 600 Einsätzen und schließlich bis in das Gefangenenlager in Karentan.

Nippa, Erhard, geboren am 7. Februar 1922 in Danzig-Langfuhr, kam 1942 nach seiner fliegerischen Ausbildung bei der 10./JG 2 »Richthofen«, der bekanntesten Jabo-Staffel am Kanal, zum Einsatz gegen Schiffsziele im Kanal und Flugplätze an der Südküste Englands. Diese Staffel flog 1942 als 15./SKG 10 im Mittelmeerraum und kam ab Oktober 1943 in der II./SG 10 an der Ostfront zum Einsatz. Nippa erhielt nach über 300 Feindflügen als Jabo- und Schlachtflieger als Oberleutnant am 26. März 1944 das Ritterkreuz.

Noller, Wilhelm, geboren am 28. November 1919 in Schwäb. Hall; durch seinen Beruf als Mechaniker mit hervorragenden Leistungen wurde er zum Studium zugelassen. Seit Sommer 1942 stand er im Osten im Einsatz und wurde nach 900 Feindflügen als Fahnenjunker-Feldwebel und Flugzeugführer in der 2./Schlachtgeschwader 2 am 6. April 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. »Sein auf größter Sicherheit, Gewandtheit und richtiges Erkennen der lohnendsten Ziele beruhendes hervorragendes Können machten ihn zu einem der erfolgreichsten Flugzeugführer.«

Nossek, Rainer, geboren am 5. Mai 1920 in Huttendorf, Kreis Hohenelbe, flog im SG 3 über Afrika und an der Ostfront. Am 13. Juli 1942 wurde er bei dem Vormarsch Richtung Stalingrad von russischen Jagdfliegern abgeschossen, mußte mit einer langen weißen Rauchfahne mit seiner Ju 87 D-3 weit im feindlichen Hinterland landen, schlug sich durch und kehrte fünf Tage später zum Verband zurück. Seine größten Erfolge erzielte er ab Herbst 1943 als Panzerjäger in der 10.(Pz)/SG 3. Wurde dafür am 29. Oktober 1944 als Fahnenjunker-Feldwebel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Noch in den letzten Kriegstagen wurde er am 30. April 1945 über Schwerin abgeschossen.

Orzegowski, Ernst, geboren am 19. Oktober 1919 in Hamburg, kam im Sommer 1942 an der Ostfront zum Einsatz. Im Vormarsch 1942 erflog er sich das EK II und I, erhielt am 12. Juli 1943 das Deutsche Kreuz in Gold und wurde am 14. Januar 1945 nach über 600 Einsätzen als Fahnenjunker-Feldwebel und Flugzeugführer in der 7./SG 10 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Orthofer, Alfons, geboren am 7. Dezember 1909 in Neustadt an der Donau bei Kelheim, gehörte zu den ersten Flugzeugführern der Luftwaffe und damit auch zu den Pionieren der Sturzkampffliegerei. Orthofer erwarb bereits 1930 bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) seine Flugzeugführerscheine, trat 1931 beim IR 20 in Regensburg ein und wurde bereits 1934 als Leutnant in die noch getarnte Luftwaffe übernommen. Seit dem 1. Oktober 1935 Oberleutnant kam Orthofer am 1. September 1936 zur I./165 nach Kitzingen, 1937 zur II./165 nach Schweinfurt und als Hauptmann am 1. Januar 1939 zur I./162 nach Jever. Nach Besuch der Luftkriegsakademie in Berlin-Gatow wurde Orthofer in verschiedene Stabsstellungen berufen, erlebte den Frankreichfeldzug beim General z. b. V., den Einsatz gegen England im Stab der 7. Flieger-Division. Am 15. August 1940 übernahm Hauptmann Orthofer die II./St.G. 77, verlegte mit der Gruppe am 18. März 1941 in den Südostraum

und flog im April die ersten Angriffe auf Festung und Flugplatz Belgrad. Am 20. Juni 1941 verlegte die Gruppe nach Biala-Podlaska und erlebte den Krieg im Osten vom ersten Tag an. Am 19. Juli 1941 trug Orthofer das EK I und kaum drei Monate später wurde ihm am 21. Oktober 1941 das Ritterkreuz verliehen. Bis dort hatte die II./St.G. 77 unter seiner Führung im Kampf gegen die sowjetische Flotte im Schwarzen Meer 10 Kriegsschiffe, darunter einen Kreuzer und 27 Handelsschiffe mit 50 000 BRT versenkt, 140 Panzer, 45 Flakbatterien und 43 Artillerie-Stellungen zerstört. Nach Graf Clemens von Schönborn wurde Major (seit dem 1. April 1942) Orthofer Kommodore des St.G. 77. 437 Feindflüge hatte Major Orthofer, als am 12. Oktober 1942 bei einem überraschenden Bombenangriff der Sowjets auf den Flugplatz Beloretschenskaja im Kaukasus – der Kommodore startbereit in seiner Ju 87 B – tödlich getroffen wurde.

Oswald, Franz, geboren am 9. August 1915 in Jena, flog seit Juni 1941 an der Ostfront, erzielte ab Herbst 1943 seine größten Erfolge als Panzerjäger, schoß u. a. 44 Panzer ab. Ritterkreuz als Hauptmann und Staffelkapitän der 13.(Pz)/SG 9 am 24. Oktober 1944.

Pätz, Erich, geboren am 6. Juni 1915 in Mühlberg-Lobenstein, erhielt als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 7./Schlachtgeschwader 2 »Immelmann« am 29. Februar 1944 das Ritterkreuz.

Panse, Werner, geboren am 19. Dezember 1921 in Berlin, zählt zu den jüngsten Staffelkapitänen und Ritterkreuzträgern. Panse wurde im November 1939 Soldat und erlebte nach seiner fliegerischen Ausbildung in seinem ersten Frontkommando im Februar 1941 an der Kanalküste mit den Nachteinsätzen auf Ju 87 gleich die schwierigsten Einsätze. 21mal flog Panse bei Nacht in Einzelangriffen über den Kanal gegen Schiffsziele in der Themsemündung und gegen küstennahe Ziele in Südengland. Panse wurde am 1. April 1941 Leutnant und erhielt nach diesen Einsätzen am Kanal im November 1941 das EK I. Ende 1941 wurde Panse in die 9./St.G. 1 nach Sizilien versetzt zum Einsatz gegen Hafenanlagen und Flugplätze auf Malta. Im Februar 1942 verlegte die Gruppe an die Ostfront. Panse flog u. a. Sondereinsätze gegen die Schlüsselburg und gegen die Newa-Brücken, zerstörte im Kampf um den Kessel von Welijki Luki Panzerzüge und Bahnhofsanlagen, wurde dabei durch Flaktreffer schwer verwundet, brachte aber die Ju 87 noch zu den eigenen Linien zurück. 1943 verlegte die Gruppe in den Mittelabschnitt. Panse wurde am 1. April 1943 Oberleutnant, flog in der Schlacht um Orel und Kursk, war an der Bereinigung gar mancher Krisenlage nach Durchbruch sowjetischer Panzerkräfte beteiligt. Sein Bordfunker in all den Einsätzen mit der Ju 87 war Oberfeldwebel Hudler. Mit der Umrüstung auf FW 190 in Wilna wurde Oberleutnant Panse im März

1944 Kapitän der 9. Staffel, der Staffel, in der er seit 1941 flog und erhielt am 4. Mai 1944 nach über 600 Einsätzen das Ritterkreuz. Am 1. Juni erfolgte die Beförderung zum Hauptmann. Bei seinem 836. Einsatz am 1. August 1944, Tiefangriff gegen die starke Massierung feindlicher Kräfte im Baranow-Brückenkopf erhielt Hauptmann Panse einen Flaktreffer in den Kraftstofftank unter dem Flugzeugführersitz, zog die brennende FW 190 hoch, um aussteigen zu können, erlitt Verbrennungen, verletzte sich beim Aussteigen und landete bewußtlos in der Weichsel, genau auf den eigenen Linien, konnte sich instinktiv noch retten.
Nach seiner Genesung wurde Hauptmann Panse in den Stab des Generals der Schlachtflieger versetzt und war als Verbindungsoffizier zur Technischen Luftrüstung an der Beratung von Weiterentwicklungen von Flugzeugen beteiligt. Dabei flog er in Adlershof die ersten Versuche mit der B 9, einer Neuentwicklung mit dem auf dem Bauche liegenden Flugzeugführer, mit dem Ziele, die auftretenden Geschwindigkeiten im Sturzflug erträglicher zu machen. B 9, eine interessante Konstruktion, mit zwei Argus-Motoren, mit hängendem Seitenruder, wegklappbarer Kopfstütze, Brustfallschirm, Start schwieriger als Landung. Bei diesen Sturzversuchen von 90 Grad wurden Beschleunigungen von 13 g gemessen! Hauptmann Panse trat 1956 in die Bundeswehr ein, war 1976 Oberst im Ministerium.

Pape, Kurt-Albert, geboren am 12. Mai 1917 in Rendsburg, trat Ende 1936 in eine Nachrichten-Abteilung des Heeres ein, wechselte 1938 zur Luftwaffe, wurde Leutnant und Flugzeugführer in einem Stuka-Geschwader, entwickelte sich zu einem vortrefflichen Verbandsführer, versenkte mehrere Schiffe und zerstörte durch Volltreffer Werftanlagen, wurde Staffelkapitän der 3./St.G. 5 und stellvertretender Kommandeur der I. Gruppe. Als Hauptmann erhielt Pape nach über 300 Einsätzen am 20. Juni 1943 das Ritterkreuz. Wenige Wochen später, am 7. Juli 1943 wurde er im Raum von Belgorod von der russischen Flak brennend abgeschossen.

Peitsmeyer, Wolfdietrich, geboren am 16. April 1914 in Stargard/Pommern, trat 1934 in die Landespolizei ein, wechselte 1935 zur Luftwaffe, Oberleutnant seit dem 1. Juni 1939, flog als Staffelkapitän der 6. Staffel in der Schlachtgruppe II./LG 2 und zeichnete sich mit der Gruppe aus am Albert-Kanal, beim Kampf gegen französische Panzerverbände bei Huy und Cambrai, unterstützte die Erdtruppen in der Abwehr eines gefährlichen Flankenangriffs bei Arras, kämpfte gegen eingeschlossene Verbände im Raume Ham-Roye-La Fere-Novon, unterstützte den Vormarsch über die Marne bei Dormans und im Rhonetal bis Dijon. Peitsmeyer stand dann in der Schlacht um England im Einsatz am Kanal und wurde am 21. Juli 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, gleichzeitig mit den beiden anderen Staffelkapitänen der

Gruppe, Freiherr Grote und Egon Thiem. Peitsmeyer fiel als Hauptmann und Staffelkapitän am 10. Dezember 1942 im Mittelmeerraum.

Pekrun, Dieter, geboren am 15. Juli 1917 in Dresden, flog bereits die ersten Einsätze über Polen als Adjutant von Major Dinort in der I./Stukageschwader 2 »Immelmann«. Seine größten Erfolge erzielte er über dem Balkan und im Kampf um Kreta. In über 150 Einsätzen schaltete er Bunker- und Batteriestellungen am Rupelpaß aus und ermöglichte so dessen Einnahme. Über Kreta stürzte er sich immer wieder in das schwere Geschütz- und Flakabwehrfeuer, erzielte Volltreffer auf britische Kriegsschiffe und wurde als Oberleutnant am 24. Juni 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Unter Major Hitschhold wurde Pekrun I a im Geschwader, als Hauptmann im Stabe des VIII. Fliegerkorps wurde er besonders für die Versorgung von Stalingrad eingesetzt. Nach der Luftkriegsakademie kam er als I a zum Fliegerführer auf Sardinien und wurde im Herbst 1943 durch Hitschhold in den Stab des Generals der Schlachtflieger nach Berlin-Rangsdorf berufen. Am Ende des Krieges Major.

Peltz, Dietrich, geboren am 9. Juni 1914 in Gera in Thüringen, der spätere Generalmajor und General der Kampfflieger, einer der bekanntesten Persönlichkeiten des Zweiten Weltkrieges, begann seine große militärische Laufbahn als Sturzkampfflieger. Als Staffelkapitän der 1./Stuka-G. 76 überlebte er mit seiner Staffel den »Schwarzen Tag von Neuhammer«, flog mit der gleichen Staffel 45 Einsätze im Polenfeldzug, zerstörte wichtige Bahnknotenpunkte, Eisenbahnstrecken und Brücken. Von gleicher strategischer Bedeutung waren seine Angriffe im Westen. Nach Ausfall der Kommandeurmaschine führte Peltz die Gruppe, die III./St.G. 77, zum Angriff. Vor Dünkirchen versenkte er einen vollbeladenen Transporter. Seine Treffsicherheit wurde bald auch in höheren Stäben bekannt. Peltz wurde aus der Front gezogen, schulte auf Ju 88 um, wurde im August 1940 dem Stab des KG 77 zugeteilt und zeigte bei Flügen gegen England die gleiche Methode, die ihn als Sturzkampfflieger bekannt gemacht hatten. Für seine Erfolge gegen Polen und im Westen wurde ihm als Oberleutnant am 14. Oktober 1940 das Ritterkreuz verliehen. Als Kampfflieger wurde er später mit dem Eichenlaub und den Schwertern zum Eichenlaub ausgezeichnet.

Peter, Erich, geboren am 19. September 1920 in Wehlau in Ostpreußen, gehörte zu den bewährten Unteroffiziers-Flugzeugführern im Stuka-Geschwader 1. Bis zur Verleihung des Ritterkreuzes am 22. Juli 1943 hatte Peter 25 Panzer abgeschossen, 6 Brücken zerstört, einen Panzerzug und drei Transportzüge vernichtet, neun Artillerie- und Flakstellungen ausgeschaltet. Oberfeldwebel Peter fiel noch im April 1945 über Strausberg bei Berlin.



Angriff auf Malta

Ju 87 im Anflug von Sizilien nach Malta mit italienischem Jagdschutz



Bombenvolltreffer auf die gut getarnten Flugplätze von Malta. Die Flugplätze waren im Frühjahr 1941 von Bombentrichtern übersät.



Angriffe auf die weitverzweigten Hafenanlagen von La Valette.



Ju 87 des Stukageschwaders 2 in den frühen Morgenstunden des 20. Mai 1941 über dem Ägäischen Meer in Richtung Kreta.



Bei Grodno waren starke Panzerverbände gemeldet . . .



Die III./St.G. 2 kurz vor dem Start. Im Vordergrund der Kommandeur Hans-Ulrich Rudel.

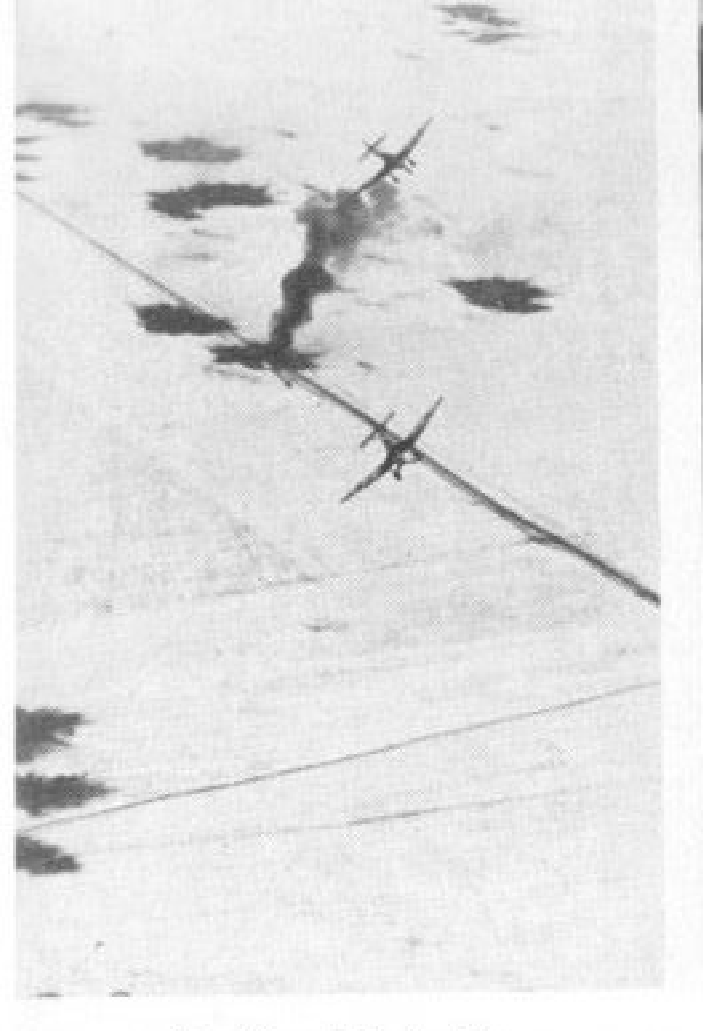
Erfolgreicher Sturzangriff auf Panzer in einem sowjetischen Dorf bei Fomina.



Immer wieder unterbrachen Volltreffer auf Brücken und Bahnanlagen den sowjetischen Nachschub.



Maßarbeit auf einer Nachschubstraße der Sowjets.





Der Winterkrieg im Osten

Stukas erzielen einen Volltreffer auf einen Panzerzug auf der Bahnlinie dicht vor Moskau.

Sturzangriff auf sowjetische Stellungen.

Schwarze Rauchfahnen kennzeichnen den Erfolg eines Sturzangriffes auf Panzer.



Stukas über den brennenden Fabrikanlagen von Stalingrad.

Peterburs, Hans, geboren am 9. Oktober 1912 in Herne in Westfalen, war Zerstörer und Schlachtflieger und flog daher von seinem ersten Einsatz an zur Entlastung und Unterstützung der Heeresverbände. Er flog in der III./ZG 76 über Frankreich und gegen England, an der Ostfront in der II./SKG 210 und in der neuaufgestellten II./ZG 1. Ritterkreuz als Oberfeldwebel am 25. November 1942, hatte bis dort 18 Luftsiege, 26 Flugzeuge am Boden zerstört und 19 Panzer abgeschossen. 1943 wurde er in die II./SG 4 in den Mittelmeerraum versetzt. Peterburs fiel im Lufkampf gegen britische Jäger am 11. Januar 1944 bei Salerno in Italien.

Plewig, Waldemar, geboren am 6. Januar 1911 in Ostrowo, wurde am 1. April 1931 im Inf. Reg. 7 Soldat, trat 1935 als Leutnant zur Luftwaffe über, Oktober 1935 Oberleutnant, Juli 1937 Staffelkapitän der 3./Stuka-Geschwader 2 »Immelmann«, 1. Januar 1939 Hauptmann, hatte sich bereits über Polen als Kapitän der 8./Stuka-G 2 bewährt, führte im Westen die II./Stuka-G 77 zu entscheidenden Erfolgen an der Maas, bei Antwerpen, an der Maginotlinie, bei den Angriffen auf Boulogne, Calais und Dünkirchen, verhinderte bei Orleans trotz schlechtester Wetterlage den geordneten Rückzug des Gegners. Die Gruppe griff in der Schlacht um England erfolgreich Geleitzüge im Kanal an, versenkte 120 000 BRT. Am 8. August 1940 wurde Hauptmann Plewig über England abgeschossen, schwer verwundet, wurde ihm am 14. Dezember 1940 das Ritterkreuz verliehen, das er sogar in der englischen Gefangenschaft überreicht bekam. 1946 Rückkehr aus Gefangenschaft, 1959 Bundeswehr, schied 1970 als Oberstleutnant aus.

Pfeiffer, Johannes, geboren am 8. Dezember 1916 in Babst bei Weimar, erhielt das Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän in der IV.(Stuka)/LG 1 am 10. Oktober 1941.

Pipan, Artur, geboren am 5. Dezember 1919 in Velden in Kärnten, Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän der 5./SG 1 am 6. April 1944.

Platzer, Friedrich, geboren am 26. Oktober 1914 in Himmelburg, flog über Polen und Frankreich, in der Schlacht um England, im Südosten und im Osten über 200 Einsätze. Im Kampf gegen die britische Schiffahrt warf er einen Kreuzer in Brand, beschädigte zwei Zerstörer und ein Schlachtschiff und versenkte vier Transportschiffe. Als seine Staffel von Spitfire-Jägern angegriffen und eine Ju 87 abgeschossen worden war, landete Platzer daneben und rettete die Kameraden vor der Gefangenschaft. Am 26. Mai 1940 holte er im Raume Calais den notgelandeten Lothar Lau heraus. Im Osten schoß er sechs Panzer ab, setzte schwere und leichte Batterien außer Gefecht, brachte einen Munitionszug zur Explosion. Während der Einsätze im Wolchow-Gebiet

diskutierte er einmal, ob eine Notlandung oder der Absprung mit dem Fallschirm sicherer sei. Er war für Notlandung. Am 16. März 1942 mußte er notlanden, brach sich beim Überschlag das Genick. Posthum wurde dem Oberleutnant und Staffelführer der 2./Stuka-G 2 am 5. April 1942 das Ritterkreuz verliehen.

Pöthig, Georg, geboren am 3. August 1917 in Kammerfeld in Schlesien, war der Bordfunker des Eichenlaubträgers Stahl. An den Erfolgen beteiligt, wurde Pöthig als Oberfeldwebel in der 8./SG 2 am 5. September 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Plögel, Josef, geboren am 19. Oktober 1919 in Weigelsdorf, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer im NSG 5 am 19. Februar 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, nachdem er ein Jahr vorher, am 5. Februar 1944, das Deutsche Kreuz in Gold erhalten hatte.

Rabben, Herbert, geboren am 26. August 1918 in Oldenburg, erhielt als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der I./SG 77 am 4. Mai 1944 das Ritterkreuz.

Reusch, Ernst, geboren am 10. September 1916 in Wiesbaden, flog an der Ostfront im Stuka-Geschwader 1, zeichnete sich im Vormarsch 1941 vor allem aber in den harten Winterkämpfen 1941/42 aus, wobei er 17 Panzer abschoß, drei Artillerie- und sieben Flakstellungen außer Gefecht setzte. Dafür wurde Reusch am 3. November 1942 als Oberleutnant und Staffelkapitän mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Major Reusch, zuletzt Kommandeur der II./Schlachtgeschwader 1, wurde im Januar 1945 schwer verwundet und verstarb am 26. Januar 1945 im Lazarett zu Danzig.

Reußner, Rudi, geboren am 10. Januar 1918 in Bergen, wurde als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der III./SG 2 am 29. Februar 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Rick, Kurt, geboren am 26. Juni 1918 in Ebersteinburg bei Baden-Baden, kehrte an der Ostfront nach 520 Einsätzen am 5. Februar 1943 im Kampf um Stalingrad als Oberleutnant und Staffelkapitän der 2./Stuka-Geschwader 77 vom Feindflug nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 3. April 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Riebicke, Klaus, geboren am 22. Mai 1922 in Berlin, war schon in seiner Jugend ein begeisterter Segelflieger, war daher sehr enttäuscht, als er bei der Luftwaffe zur Luftnachrichtenschule nach Halle kam. Nach mehreren

Gesuchen erreichte Riebicke doch im August 1940 seine Versetzung zur Flugzeugführerschule nach Stettin. Am 1. August 1941 ging er als 19jähriger mit der II.(Schlacht)/LG 2 an der Ostfront in den Einsatz. Mit Begeisterung flog er die Hs 123, dann die Hs 129 und 1943 die FW 190. Er war beliebt bei allen Staffelkameraden, auch als glänzender Akkordeonspieler. Der hervorragende Flieger erhielt am 27. August 1943 die Frontflugspange in Gold, am 14. November das Deutsche Kreuz in Gold. Kurz nach Vollendung seines 22. Lebensjahres auf seinem 592. Feindflug mit FW 190 am 6. Juni 1944 in der 6./SG 77 (die an seinem Todestag in 9./SG 10 umbenannt wurde) fiel Feldwebel Riebicke bei einem Tiefangriff auf den Bahnhof Zalesezyki südlich Lemberg tief im feindlichen Hinterland durch einen Flakvolltreffer. Posthum wurde ihm am 6. Oktober 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Riegel, Kurt, geboren am 21. August 1918, fiel als Hauptmann und Staffelkapitän in der II./SG 3 am 1. Juli 1944. Posthum wurde ihm am 8. August 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Rieger, Joachim, geboren am 9. März 1914 in Berlin, stand bereits in Polen im Einsatz, vor allem gegen Mlawey, erkämpfte im Westen den Durchbruch bei Sedan und an der Maginotlinie, bekämpfte die britische Flotte im Kanal und Flugplätze an der Südküste Englands. Im Kanal und in der Themsemündung versenkte er mit seiner Staffel aus Geleitzügen 30 000 BRT. Unternahm es als erster mit seiner Staffel auch Nachtangriffe mit Ju 87 auf englische Flugplätze durchzuführen. Nach dieser Erfahrung griff er im Mittelmeerraum in der Nacht zum 11. Mai 1941 vor Bengasi einen britischen Flottenverband an, setzte dabei einen britischen Kreuzer durch Volltreffer außer Gefecht und wurde hierfür namentlich im OKW-Bericht hervorgehoben. Im Osten flog er in der II./Stuka-G 1 weitere Einsätze. Von seinem 257. Feindflug gegen Panzer in der Nähe von Naro Fominsk kehrte Oberleutnant Rieger am 2. Dezember 1941 nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 19. März 1942 das Ritterkreuz verliehen.

Ritz, Otto, geboren am 17. August 1920 in Frankfurt/a. Main, gehörte zu den erfolgreichsten Panzerjägern in der 10.(Pz)/SG 9. Ritterkreuz als Feldwebel am 30. September 1944. Ritz ist noch im Februar 1945 an der Ostfront gefallen.

Roell, Werner, geboren am 8. Februar 1914 in Ailly-sur-Noye (Frankreich), trat im April 1934 bei der Kriegsmarine ein. Nach der Marineschule Mürwick wechselte er 1935 zur Luftwaffe, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung als Leutnant 1937 zur Kampfgruppe 165, dem späteren Stuka-G. 77, unterbrochen wurde die Zeit durch die Luftkriegsschulen Dresden und Breslau. Ende 1940 kehrte Oberleutnant Roell als Flugzeugführer wieder zum Stuka-Ge-

schwader zurück und blieb bis Ende 1943 im Einsatz. Am 10. Dezember 1941 erhielt Roell das Deutsche Kreuz in Gold, wurde 1942 Hauptmann und Staffelkapitän der Stabsstaffel des SG 77. Am 25. Mai 1943 erhielt Roell nach 440 Einsätzen das Ritterkreuz. Er war spezialisiert in Sturzangriffen auf Brücken über Donez und Don, Dnjestr und Dnjepr, bekämpfte Panzerbereitstellungen, war an Schiffsversenkungen im Kampf um die Halbinsel Krim beteiligt und brachte ein Flugzeug zum Absturz. Daneben brachte Roell bei oft schlechtesten Wetterbedingungen und starker Abwehr immer wieder wertvolle Aufklärungsergebnisse als Grundlage für kampfentscheidende Einsätze des Geschwaders mit. Nach der Ritterkreuzverleihung wurde Roell Major und 1943 Kommandeur der I. Gruppe. Nach 477 Feindflügen kam Roell 1944 zur Luftkriegsakademie und 1945 in die Dienststelle von General Galland.

Roka, Franz, geboren am 22. März 1918 in Ferdinandsburg in Ungarn, war 1941 im Mittelmeer an der Versenkung des britischen Kreuzers »Southampton« und des Flugzeugträgers »Illustrious« maßgeblich beteiligt. Vor Leningrad vernichtete er eine wichtige Nachschubbrücke. Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän der 6./SG 1 am 9. Oktober 1943. Kurz darauf fiel Roka am 26. Oktober 1943 bei Mohilew.

Rößiger, Wilhelm-Richard, geboren am 12. Dezember 1913 in Hamburg-Eidelstedt, führte die 2. Staffel in der Erprobungsgruppe 210. Im Kampf um England flog er gegen den britischen Schiffsverkehr im Kanal und Ziele in Südengland. »Er führte einen Angriff auf ein englisches Flugzeugwerk durch und erzielte mehrere Volltreffer in den ausgedehnten Montagehallen des Werkes, die die Zerstörung und Vernichtung eines der wichtigsten Werke der feindlichen Flugzeugindustrie herbeiführte.« Am 27. September 1940 ist er im Luftkampf über dem Kanal gefallen. Posthum wurde ihm am 1. Oktober 1940 das Ritterkreuz verliehen.

Rothe, Gerhard, der Bordfunker von Theodor Nordmann, erhielt als Feldwebel in der III./SG 1 am 12. November 1943 das Ritterkreuz.

Rubensdörffer, Walter, geboren am 1. August 1910 in Basel, zählte bereits beim Aufbau der Luftwaffe zu den eifrigsten Verfechtern der Sturzkampfwaffe. Bis Kriegsbeginn gehörte Rubensdörffer dem Generalstab an. Über Polen flog er als Staffelkapitän. Seinem Vorschlag zur Aufstellung einer eigenen Erprobungsgruppe für die Möglichkeit einer neuen Einsatzmethode wurde mit der Bildung der Erprobungsgruppe 210 am 1. Juli 1940 entsprochen. So hieß es auch in der Ritterkreuzverleihung »Sein hervorragendes technisches Können befähigte ihn, neue Möglichkeiten in dem Einsatz der Luftwaffe zu schaffen«. Die Erprobungsgruppe 210 wurde bekannt durch ihre Angriffe

gegen britische Geleitzüge im Kanal und gegen Ziele in Südengland, vor allem gegen ausgesuchte Punktziele, wie Funkstationen, Hydrierwerke, Antennenanlagen, Radarstationen. In wenigen Wochen versenkte die Gruppe 110 000 BRT, drei Zerstörer und fünf Vorpostenboote. In der Abwehr erzielte sie eine größere Anzahl von Luftsiegen. Die feindliche Abwehr konzentrierte sich auf die Erprobungsgruppe 210. Bei einem Angriff auf den Flugplatz Croydon am 15. August 1940 wurde die Gruppe von der 111. und 32. Hurricane-Squ und der 66. Spitfire Squ gestellt und zum Abwehrkreis gezwungen. Hauptmann Rubensdörffer kehrte von diesem Einsatz nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 19. August 1940 das Ritterkreuz verliehen.

Ruffer, Rudolf-Heinz, geboren am 7. Januar 1920 in Eisenhammer in Schlesien, bewährte sich vor allem an der Ostfront und wurde einer der erfolgreichsten Panzerknacker im SG 2. Über ein besonderes Erlebnis im Mai 1943 berichtet Rudel: »Oberleutnant Ruffer, ein ausgezeichneter Schütze einer benachbarten Panzerstaffel mit Hs 129, fällt runter und landet wie ein Robinson Crusoe auf einer Insel mitten in den Lagunen. Er hat Glück, ein deutscher Stoßtrupp bringt ihn wieder heil heraus.« Zu dieser Zeit führt Ruffer die 10./(Ps)/SG 9, trug im März 1944 wesentlich zur Unterstützung eines Panzer-Angriffes bei, wurde am 13. März und 13. April 1944 zweimal im OKW-Bericht für seinen Einsatz bei Tarnopol und auf der Krim namentlich hervorgehoben, hatte bis Juli 1944 72 Panzer abgeschossen und wurde dafür als Hauptmann und Staffelkapitän am 9. Juni 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Schon wenige Wochen später, am 16. Juli 1944, kehrte Ruffer vom Einsatz nicht mehr zurück.

Ruppert, Hermann, geboren am 8. August 1915 in Irbit in Rußland, flog im Stuka-Geschwader 77 an der Ostfront und zeichnete sich mit der 6. Staffel besonders im Kampf gegen die feindliche Schiffahrt im Schwarzen Meer, vor allem im Hafen von Odessa aus. Bei einem dieser Angriffe wurde er abgeschossen und erst nach Stunden vom Seenotdienst gerettet. Nachdem Ruppert mit seiner Staffel fünf Kriegsschiffe und vier Frachter mit 11 000 BRT versenkt hatte, wurde er als Oberleutnant nach über 400 Einsätzen am 23. November 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Ruppert fiel im Kampf um Stalino am 2. März 1942.

Sattler, Hans-Karl, geboren am 12. März 1917 in Herbstein in Oberhessen, flog im Stuka-Geschwader 77 und zeichnete sich vor allem im Kampf um die Halbinsel Krim aus gegen starke feindliche Truppenansammlungen, setzte dabei einen Panzerzug, elf Flak- und Artilleriestellungen außer Gefecht und vernichtete 50 Fahrzeuge. Dafür wurde ihm als Oberleutnant und Flugzeugführer in der 8./Stuka G. 77 am 16. Februar 1942 das Ritterkreuz verliehen. Im

Kampf um die Halbinsel Kertsch ist Oberleutnant Sattler am 13. Januar 1943 gefallen.

Scheffel, Rudolf, geboren am 9. Juli 1914 in Greiz in Thüringen, gehörte zu den ersten Kampffliegern der Luftwaffe und flog im Zweiten Weltkrieg bis zum Frühjahr 1941 beim KG 76. Im April 1941 wurde Scheffel als Leutnant zum neu aufgestellten SKG 210 versetzt und führte im Sommer 1941 nach Hauptmann Schenck die 1. Staffel. Auf über 200 Einsätzen zerstörte Scheffel 49 Panzer und erzielte sieben Luftsiege. Eine besonders bedeutungsvolle Leistung vollbrachte er am 12. Juli 1942, als er einer vormarschierenden Infanteriedivision in ununterbrochenen Einsätzen eine solch erfolgreiche Luftunterstützung gab, daß er dadurch die Voraussetzung für einen schnellen Durchstoß der Division schuf, der zur Abschneidung und Einkesselung starker Feindkräfte führte. Nach diesen Erfolgen wurde Scheffel als Leutnant am 29. Oktober 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Bei seinem 259. Einsatz wurde Scheffel im September 1943 schwer verwundet. Nach seiner Genesung kam er 1944 in den Geschwaderstab ZG 26 und am 1. Februar 1945 als Hauptmann zur Schießschule nach Vaerlöse.

Schaefer, Elmar, geboren am 28. Mai 1913 in Bonn, gehörte zu den ersten bekannten Stuka-Fliegern, als ihm bereits am 8. Mai 1940 nach Erfolgen gegen die britische Flotte in der Nordsee und vor allem vor der Küste Norwegens das Ritterkreuz verliehen worden war. Schaefer, der 1934 als Fahnenjunker beim Jäger-Bataillon in Kassel seine militärische Laufbahn begann, wechselte 1935 zur Luftwaffe, wurde 1936 Leutnant und im März 1939 Oberleutnant und Flugzeugführer in der 2. Staffel des Stuka-Geschwaders 1. In der gleichen Staffel flog er nach dem Norwegen-Feldzug auch über Frankreich und im Mittelmeerraum. 1941 wurde er an der Ostfront Verbindungs-Offizier zur 1. Panzer-Armee, schulte auf Ju 88 um und stand anschließend im LG 1 erneut im fliegerischen Einsatz in Italien. Am Ende des Krieges war Hauptmann Schaefer Ausbildungsleiter einer Flugzeugführerschule in Würzburg.

Schairer, Hartmut, geboren am 16. September 1916 in Nagold im Schwarzwald, stand seit Kriegsbeginn im Fronteinsatz als Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, wurde im Osten Staffelkapitän der 7./St.G. 1 und erhielt am 30. August 1941 als Hauptmann das Ritterkreuz. Er gehörte damals »zu den erfolgreichsten Staffelkapitänen der Stukawaffe«. Auf seinem 562. Einsatz ist er bei einem Sturzangriff auf Panzer mit seinem Bordfunker, Oberfeldwebel Bevernis, an der Ostfront bei Tuleblya südlich des Ilmensees am 19. Juli 1942 gefallen, als er sich in niedrigster Höhe vom Wurfergebnis überzeugen wollte.

Schiller, Horst, geboren am 6. September 1917 in Berlin, gehörte im Polenfeldzug zur Kette von Dilley, die den ersten Angriff des Zweiten Weltkrieges flog, war in Norwegen, im Westen, über dem Balkan im Einsatz und zeichnete sich vor allem im Kampf um Kreta und an der Ostfront aus. Er versenkte zwei Handelsschiffe und einen Zerstörer, schaltete Küstenbatterien, sechs Artillerie- und sechs Flakstellungen aus und schoß 17 Panzer ab. Im Dezember 1942 wurde er Kommandeur der I./Stuka-G. 3. Auf seinem 466. Einsatz im Kampf um Charkow wurde er durch Flak am 2. Juni 1943 abgeschossen. Posthum wurde Major Schiller am 9. Juni 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Schmalz, Alfons, geboren am 23. Oktober 1919 in Dortmund, erlebte den Polenfeldzug noch in einem Bau-Bataillon, kam im Oktober 1939 zu einem Fliegerausbildungs-Regiment und Ende 1940 als Fähnrich zum Stuka--Geschwader 2, Februar 1941 Leutnant, flog er im Balkanfeldzug in der 3. Staffel und zeichnete sich vor allem im Kampf um Kreta und gegen die britische Mittelmeerflotte aus. Er war ein Meister im Einsatz der Ju 87 gegen Schiffsziele. Im Osten vernichtete er 80 LKW, mehrere Geschützstellungen und Panzer. Am 5. April 1942 wurde er als Leutnant in der 8. Staffel mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Wenige Monate später, am 21. Juli 1942, starb Schmalz an der Donezfront den Fliegertod, als er in Not geratene Staffelkameraden bei Tarinskaya retten wollte.

Schmid, Günther, geboren am 10. Oktober 1920 in Heilbronn, trat nach dem Arbeitsdienst am 1. Oktober 1939 in die Luftwaffe ein. Nach seiner Flugzeugführerausbildung kam er mit Beginn des Ostfeldzuges als Leutnant zum Stukageschwader 2 an die Front, war Gruppenadjutant und führte trotz seiner Jugend sehr bald eine Staffel in der II. Gruppe. Als ihm am 23. Dezember 1942 das Ritterkreuz verliehen wurde, war er einer der jüngsten »Immelmänner«, die diese hohe Auszeichnung trugen. Als Oberleutnant kehrte er am 14. Juli 1943 vom Feindflug an der Ostfront nicht mehr zurück.

Schmidt, Otto, geboren am 23. Februar 1917 in Brühlhof bei Kirchen a. d. Sieg, Kreis Altenkirchen, trat am 6. April 1936 in die Luftwaffe ein, wurde am 1. Januar 1938 Leutnant, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung am 1. Juli 1938 zur I./Sturzkampfgeschwader 165, die am 15. Mai 1939 in die I./St.G. 77 umbenannt wurde, flog über Polen und im Westen, am 1. Juni 1940 Oberleutnant, wurde am 15. Februar 1941 Adjutant in der III. Gruppe, mit der er dann an der Ostfront im Einsatz stand. Eine besondere Auszeichnung erhielt Schmidt, als er im Oktober weit hinter den russischen Linien landete und einen abgesprungenen Flugzeugführer rettete. Am 20. Dezember 1941 wurde Schmidt Staffelkapitän der 7./St.G. 77, am 1. August 1942 Hauptmann.

Nach 527 Einsätzen erhielt er am 3. September 1942 das Ritterkreuz. Bis dort hatte Schmidt 68 000 BRT Handelsschiffraum, einen Zerstörer und ein U-Boot versenkt, 330 LKW, 61 Panzer und drei Transportzüge vernichtet. Nach der Ritterkreuzverleihung kam Schmidt zum Luftwaffenkommando Ost, vom 11. Juli 1943 bis 21. Januar 1944 war er Staffelkapitän in der I./St.G. 5, nach weiteren Stabsstellungen beendete Schmidt den Krieg nach 555 Feindflügen als Hauptmann i. G.

Schmidt, Herbert, geboren am 30. Januar 1909 in Nautzken in Ostpreußen, gehörte zu den ältesten Stukafliegern, die von Beginn des Krieges an im Einsatz standen. Ritterkreuz als Leutnant und Flugzeugführer in der I./Schlachtgeschwader 3 am 9. Juni 1944. Schmidt ist noch am 22. Januar 1945 im Nordabschnitt der Ostfront gefallen.

Schmitt, Norbert, geboren am 11. Mai 1921 in Reutlingen, stand seit dem Sommer 1942 an der Ostfront im Einsatz. Am 8. August 1942 erhielt er nach den ersten Feindflügen das EK II, am 13. April 1943 das EK I, am 10. Mai 1944 das Deutsche Kreuz in Gold. Als Oberleutnant und Staffelkapitän in der I./SG 10 wurde er am 28. Februar 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Schmitt, Stephan, geboren am 18. Oktober 1917 in Lindenhardt a. d. Pegnitz, wurde 1939 Soldat, am 1. November 1941 Leutnant, kam im Oktober 1942 zum Einsatz an der Ostfront. Schmitt flog zuerst als Funker, schulte nach dem Stalingradeinsatz um und wurde ein hervorragender Flugzeugführer im Schlachtgeschwader 77. Am 1. November 1943 Oberleutnant, wurde Schmitt Staffelkapitän der 5./SG 77. Ununterbrochen im Einsatz flog er im September 1944 seinen 500. Feindflug, kehrte am 7. Oktober 1944 vom Einsatz nicht mehr zurück. Posthum wurde ihm am 29. Oktober 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Clemens Graf von Schönborn, geboren am 3. April 1905 in München, zählt zu den Pionieren der Sturzkampffliegerwaffe. 1935/36 war er Führer der Stabskompanie in der II./JG 132, kam zum Sturzkampf-Geschwader 165 nach Kitzingen, wurde Staffelkapitän, war Gruppenkommandeur, als das Geschwader 1939 in Stuka-Geschwader 77 umbenannt wurde. Führte diese Gruppe im Polenfeldzug und im Westen. Die Erfolge seiner Gruppe waren mit den Namen Maastricht, Antwerpen, Tirlemont, Loewen, Lüttich, Namur, Sedan, Maginotlinie verbunden. Am 15. Mai 1940 übernahm von Schönborn für den gefallenen Oberst Schwartzkopff als Major das Geschwader, blieb im Einsatz in den Angriffen auf Boulogne, Calais und Dünkirchen und bereitete anschließend den Vormarsch des Heeres über die Seine bis nach Dijon vor. Für die Erfolge wurde er während der Schlacht um England am 21. Juli 1940 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet; Graf Schönborn gehörte zu den ältesten

Geschwader-Kommodores und führte auch am längsten ein Geschwader. Das Stuka-Geschwader 77 führte er über zwei Jahre bis zum 20. Juli 1942 an allen Fronten. Als Oberst und Luftattachée bei der deutschen Botschaft in Sofia und Chef der deutschen Luftwaffen-Mission in Bulgarien, starb er am 30. August 1944 den Fliegertod.

Schrader, Hermann, Ritterkreuz als Oberleutnant und Staffelkapitän im SG 4 am 8. Oktober 1942.

Schröter, Fritz, geboren am 20. Juli 1920 in Breslau, flog seit 1941 beim JG 2 am Kanal, wurde 1942 Staffelkapitän der Jabo-Staffel, der 10./JG 2. Ritterkreuz für seine Einsätze gegen Schiffe im Kanal und beim Landungsversuch bei Dieppe als Oberleutnant am 24. September 1942. Schröter versenkte vor Dieppe ein Vorpostenboot und 24 000 BRT feindlichen Schiffsraum, mehrere Schiffe beschädigte er schwer. Als Hauptmann vom Januar bis September 1943 Kommandeur der III./SKG 10, anschließend im Stab General der Schlachtflieger, ab Juni 1944 im SG 5 in Finnland, ab Oktober 1944 beim SG 10 in Ungarn und ab 4. Januar 1945 Kommandeur der I./SG 4 im schlesischen Raum. Am Ende des Krieges Major.

Schübel, Helmut, geboren am 9. Juni 1920 in Schwarzenbach a. d. Saale, flog seit 1943 an der Ostfront im Schlachtgeschwader 2 »Immelmann«. Seine größten Erfolge erzielte der hervorragende Flieger als Panzerjäger, als Oberleutnant und Staffelkapitän der 10.(Pz)/SG 2. Bei einem solchen Angriff ist er am 25. August 1944 auf seinem 598. Feindflug gefallen. Posthum wurde ihm am 18. November 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Schuett, Christian, geboren am 3. Februar 1917 in Torkelsbüll in Holstein, erhielt als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 1./SG 77 am 18. November 1944 das Ritterkreuz. Schuett ist noch im April 1945 gefallen.

Schulz, Bruno, geboren 1919 in Ussanien in Ostpreußen, ist als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der II./SG 77 am 25. August 1944 gefallen. Posthum wurde ihm am 29. Oktober 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Schulz, Hans, Hauptmann im SG 10. Leider waren über diesen Ritterkreuzträger keine weiteren Angaben zu erfahren.

Schumann, Heinz, geboren am 29. November 1914 in Leipzig, flog seit Kriegsbeginn als Jagdflieger und Staffelkapitän im Westen und im Osten und erzielte 18 Luftsiege. 1942 wurde er in dem immer schwieriger werdenden Kampf am Kanal einer der Verfechter der Jabo-Idee, Bomben mit der

schnellen Me 109 nach England zu tragen. Als Staffelkapitän der 10./JG 2 erzielte er besondere Erfolge in der Bekämpfung der Schiffahrt im Kanal und gegen Ziele in Südengland. Dafür wurde Schumann als Hauptmann am 18. März 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Am 10. April 1943 ging seine Staffel als 13./SKG 10 in das neu aufgestellte SKG 10 auf. Im April wurde Heinz Schumann Kommandeur der II. Gruppe und als Major im Juli 1943 Kommodore des SKG 10. Am 18. November 1943 ist dieser hervorragende Flieger und einsatzfreudige Offizier im Luftkampf mit Spitfire bei Charleroi gefallen.

Schwärzel, Günther, geboren am 13. Februar 1912 in Altona, war zuerst Kampfflieger und kam 1937 als Leutnant zu den Sturzkampffliegern, am 1. Juni 1941 Hauptmann und Staffelkapitän der 9./St.G. 2, zeichnete sich vor allem im Balkanfeldzug und im Kampf gegen Kreta aus. Um den Erfolg zu erzwingen, stürzte er in über 100 Einsätzen mehrfach so tief auf das Ziel, daß eigene Bombensplitter seine Maschine trafen. Durch zwei Volltreffer auf die Bahnlinien bei Kumerova und Gradsko glückte es ihm, die Bahnverbindung Jugoslawien-Griechenland zu unterbrechen. Im Kampf gegen Seeziele versenkte die von ihm geführte Staffel 43 000 BRT und beschädigte weitere 41 000 BRT. Nach dem Kampf um Kreta wurde Hauptmann Schwärzel am 22. Juni 1941 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Im Osten wurde Schwärzel Gruppenkommandeur der III./Stuka-G 2. Seinen auf einem Feindflug erlittenen schweren Verwundungen erlag er zwei Tage später, am 26. September 1942, in einem Feldlazarett.

Schwartzkopff, Günter, geboren am 5. August 1898 in Forbach, Kreis Posen, wurde zum »Vater der Stukas«. In der Begründung zur Verleihung des Ritterkreuzes heißt es: ». . . erkannte frühzeitig die entscheidende Bedeutung der neuartigen Waffe der Sturzkampfflugzeuge und widmete ihrem kriegsmäßigen Ausbau seine ganze Schaffenskraft. Sein glühender Arbeitseifer ließ ihn zum schöpferischen Gestalter der deutschen Sturzkampfwaffe werden. An der Spitze seiner Besatzung, die er ausgebildet und erzogen hatte, begründete er – ihnen selbst als leuchtendes Beispiel vorbildlicher Einsatzbereitschaft und heldenhafter Kampfesfreude voranfliegend – in Polen und in Frankreich den Kriegsruhm der jungen Stukawaffe.« Als bei Junkers Jahre vor dem Krieg die Ju 87 entwickelt worden war, führte Schwartzkopff die praktische Erprobung durch. Sobald die Ju 87 dann in Serienfertigung ging, wurde Schwartzkopff der erste Kommodore dieser Waffe. Er führte als Major das Stuka-Geschwader 77.
Schwartzkopff zog 1914 als blutjunger Fähnrich aus der Kadettenanstalt ins Feld. 1915 kam der erst 17jährige Leutnant nach einer schweren Verwundung vor Verdun zur Fliegertruppe, blieb Berufsoffizier, wechselte 1935 zur

neugeschaffenen Luftwaffe, setzte sich für die Entwicklung des Stuka ein. »Auf dem Höhepunkt seines Lebens und Schaffens fiel er am 14. Mai 1940 an der Spitze seines Geschwaders fliegend, als er den Übergang über die Maas mit erzwang.« Posthum wurde ihm am 24. November 1940 das Ritterkreuz verliehen.

Schweizer, Ignaz, geboren am 13. Juni 1919 in Rosswangen in Württemberg, bewies über Jahre an der Ostfront als Flugzeugführer sowie als Ketten- und Schwarmführer hohes fliegerisches Können. Als Feldwebel in der 8./SG 10 wurde er am 30. September 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Wenige Wochen später, am 26. Oktober 1944, kehrte Schweizer von seinem 585. Einsatz nicht mehr zurück.

Schwirblat, Hans, geboren am 31. Dezember 1920 in Schernupchen in Ostpreußen, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung in Salzwedel und Bad Aibling im November 1943 zum Einsatz, zuerst in der 8./St.G. 2 bei Oberleutnant Dilley, später als Rottenflieger von Rudel. Rudel schreibt über seinen Rottenflieger auf vielen Hunderten von Einsätzen: »Schwirblat soll einer der Besten im Geschwader werden, von einer vorbildlichen Zähigkeit . . . schon in allernächster Zeit beweist er sein fliegerisches Können.« In nur wenigen Monaten fliegt Schwirblat über 700 Einsätze und wird am 20. Juli 1944 als Leutnant in der 1./SG 2 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Wenige Wochen später muß er nach Erdbeschuß kurz hinter der vorderen Linie bei Görlitz notlanden und verliert den linken Unterschenkel. Trotz dieser schweren Verwundung fliegt Schwirblat zu Beginn des Jahres 1945 wieder an der Front, erzielt im März und April 1945 noch eine weitere Reihe von Panzerabschüssen und geriet nach 831 Feindflügen mit Rudel in Kitzingen in amerikanische Gefangenschaft. Sein Bordfunker auf den meisten Einsätzen war Oberfeldwebel Karl Wahl.

Seyffardt, Fritz, geboren am 20. August 1920 in Krautscheid, Kreis Neuwied, wurde am 11. April 1940 Soldat, in seiner Ausbildung am 1. Februar 1942 Leutnant und kam am 30. April 1943 in der 5. Staffel des Sturzkampfgeschwaders 2 »Immelmann« im Südabschnitt der Ostfront zum Einsatz, wurde 1944 Oberleutnant und Führer der Staffel, in der er seine ersten Einsätze flog. Nach 480 Feindflügen wurde ihm am 8. August 1944 das Ritterkreuz verliehen, wobei vor allem seine Luftsiege als Schlachtflieger gewürdigt wurden. 30 Abschüsse waren für einen Schlachtflieger auf der FW 190 eine besondere Leistung. Anschließend wurde Oberleutnant Seyffardt, der 506 Einsätze geflogen hatte, Staffelkapitän in der I./Schlachtgeschwader 152, die am 4. März 1945 in die IV./Schlachtgeschwader 151 umbenannt wurde.

Smola, Rudolf, geboren am 3. August 1917 in Wien, zeichnete sich als Flugzeugführer im Stuka-Geschwader 2 »Immelmann« vor allem im Südabschnitt der Ostfront aus, wurde 1943 Staffelkapitän der 5. Staffel und für seinen Einsatz am 20. April 1944 namentlich im OKW-Bericht hervorgehoben. Smola erhielt als Oberleutnant am 27. Juli 1944 das Ritterkreuz. Smola ist noch in den letzten Kriegstagen gefallen.

Sopp, Hans-Adolf, gehört zu den erfolgreichsten Flugzeugführern der Nachtschlachtflieger. Sopp, gebürtiger Österreicher, erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän in der NSG 10 Ende 1944 das Ritterkreuz.

Spreitzer, Karl, ebenfalls gebürtiger Österreicher aus der Steiermark, flog jahrelang im Sturzkampfgeschwader 2 »Immelmann« an der Ostfront, wurde als Leutnant mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Starke, Heinrich, geboren am 8. Januar 1922 in Osnabrück, flog seit Februar 1943 an der Ostfront, erhielt in der 6./SG 77 am 5. Februar 1944 das Deutsche Kreuz in Gold. Am 6. Juni 1944 wurde die Staffel in 9./SG 10 umbenannt. Als Leutnant und Staffelführer wurde Starke am 28. Januar 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Steen, Ernst-Siegfried, geboren am 25. September 1912 in Kiel, gehörte der Sturzkampfwaffe seit Bestehen an, kam aus der »Grazer Gruppe«, versenkte in der Schlacht um England einen 10 000 Tonnen-Kreuzer und beschädigte im Seegebiet von Kreta zwei Zerstörer. Im Osten übernahm er Ende Juni 1941 die 1. Staffel im Stuka-Geschwader 2, der auch Rudel als Flugzeugführer angehörte. Im August wurde Steen Kommandeur der III. Gruppe im gleichen Geschwader. Am 23. September 1941 wurde seine Ju 87 beim Sturz auf den Kreuzer »Kirov« im Hafen von Kronstadt von einem Flakvolltreffer schwer beschädigt. Die Maschine war nicht mehr abzufangen. Unmittelbar an der Bordwand stürzte Hauptmann Steen ins Wasser. Die Explosion seiner 1000-kg-Bombe hat die »Kirov« schwer beschädigt. Es war sein 301. Feindflug. Posthum wurde ihm am 17. Oktober 1941 das Ritterkreuz verliehen.

Stein, Werner, kam 1937 zur Luftwaffe, wurde Bordfunker, flog im Stuka-Geschwader 2 »Immelmann« an der Ostfront, erhielt im Oktober 1942 das Deutsche Kreuz in Gold und wurde als Feldwebel in der I./SG 2 am 19. August 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Steinkamp, Hans-Hermann, geboren am 8. Oktober 1921 in Duisburg, erzielte seine größten Erfolge in der 14.(PZ)/SG 9, wurde dafür als Oberleutnant und Staffelkapitän am 24. Oktober 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Anschließend wurde er als Hauptmann Kommandeur der IV./SG 9. Steinkamp starb am 13. April 1952 in den Anden von Chile.

Steinwachs, Hans, geboren am 13. März 1915 in Mannheim, zeichnete sich bei der Bekämpfung von Malta, im Kampf um Kreta und im harten Einsatz an der Ostfront aus. U. a. schoß er 31 Panzer ab, zerstörte 30 Geschütze, sechs Stalinorgeln, mehrere Transport- und Munitionszüge, Eisenbahnbrücken und ein Tanklager, bis ihm als Hauptmann und Staffelkapitän in der II./Schlachtgeschwader 1 am 25. Februar 1944 das Ritterkreuz verliehen wurde. Am 14. Februar 1945 kehrte Steinwachs vom Einsatz nicht mehr zurück.

Stifter, Kurt, geboren am 19. April 1918 in Wien, stand Jahre an der Ostfront in der 9./SG 77 im Einsatz, allein im Kampf um Sewastopol flog er 103 Einsätze. Bei seinem 482. Feindflug, einem Tiefangriff unter schwierigsten Einsatzbedingungen, fand Stifter am 21. Dezember 1942 den Fliegertod. Posthum wurde ihm am 22. Januar 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Stimpel, Walter, geboren am 29. November 1917 in Ölsen bei Pirna, erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän der 6./Stuka-G 77 am 7. Juni 1942 das Ritterkreuz.

Stoll-Berberich, Egon, geboren am 17. Juni 1913 in Gera in Thüringen, gehörte zur Landespolizei, ehe er 1935 in die Luftwaffe eintrat. Nach seiner fliegerischen Ausbildung kam er 1939 zu der in Aufstellung befindlichen I.(Stuka)/ 186 (T), die am 9. Juli 1940 in die III./St.G. 1 umbenannt wurde. Stoll-Berberich gehörte bis Kriegsende dieser Gruppe an, flog über Frankreich, in der Schlacht um England, gegen Malta und im Osten. 1943 wurde er Staffelkapitän der 7. Staffel und erhielt nach über 600 Einsätzen am 29. Februar 1944 als Hauptmann das Ritterkreuz. Bis Kriegsende erhöhte Hauptmann Stoll-Berberich die Zahl seiner Feindflüge auf über 800. Stoll-Berberich trat in die Bundeswehr ein, ging als Oberstleutnant 1969 in Pension. Überraschend ist er am 2. Mai 1973 verstorben.

Stollnberger, Hans, geboren am 10. April 1919 in Baumgartenberg, flog in der berühmten II.(Schlacht)/LG 2, wurde nach Aufstellung des Schlachtgeschwaders 1 Kapitän der 8. Staffel, errang bei der Bekämpfung feindlicher Batterien, Panzer und Bereitstellungen große Erfolge, 20 Luftsiege zeugen für sein hohes fliegerisches Können. Ritterkreuz als Oberleutnant am 14. Oktober 1942. 1944 wurde er als Hauptmann Kommandeur der II./SG 4.

Strakeljahn, Friedrich-Wilhelm, geboren am 10. September 1914 in Lübeck, war Kampfflieger und wurde nach Kriegsbeginn Staffelkapitän der 2./LG 2. 1942 wechselte er zur Jagdfliegerei als Staffelkapitän der 12./JG 5 in Norwegen. Dort stellte er im Februar 1943 die 14./JG 5 auf, die als Jabo-Staffel an der Eismeerfront gegen den Schiffsverkehr an der Küste mit großem Erfolg eingesetzt wurde. Nach diesen Erfolgen, u. a. neun Luftsiege, wurde »Straks« – wie ihn seine Kameraden nannten – am 19. August 1943 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Im April 1944 wurde seine Staffel als 4./SG 4 nach Italien verlegt. Im Mai wurde Strakeljahn Kommandeur der II./SG 4, die im Juli 1944 in den Nordabschnitt der Ostfront verlegte. Am 6. Juli 1944 ist Strakeljahn bei Dünaburg als Hauptmann gefallen, ein Schlachtflieger, der auf allen Kriegsschauplätzen eingesetzt war.

Stricker, Karl-Heinz, geboren am 22. März 1913 in Küstrin-Neustadt a. d. Oder, flog als Kampfflieger über Frankreich und gegen England. Als im April 1941 das SKG 210 aufgestellt wurde, berief man Stricker als Kommandeur der I. Gruppe nach Rußland. Im Mittelabschnitt führte Stricker mit seiner Gruppe viele erfolgreiche Schlachtfliegereinsätze durch. Am 13. September 1941 stürzte Hauptmann Stricker bei Akulitschi tödlich ab. Posthum wurde ihm am 2. Oktober 1942 das Ritterkreuz verliehen.

Stry, Herbert, geboren am 12. September 1916 in Kreuzberg in Oberschlesien, war in seiner Jugend ein vielseitiger Sportler und begeisterter Segelflieger. 1936 kam er zur Luftwaffe, wurde als Jagd- und Schlachtflieger ausgebildet und als seine Gruppe auf Ju 87 umschulte, Sturzkampfflieger. Als Feldwebel d. R. schied er 1938 aus, wurde Inspektorenanwärter bei der Reichsbahn, kurz vor Kriegsausbruch wieder einberufen, flog Stry über Polen und erwarb sich als Leutnant bereits im Westen das EK I. Ende 1941 verlegte seine Gruppe nach Italien zum Kampf gegen Malta und in Afrika. Als Oberleutnant zeichnete er sich im Kampf gegen englische Geleitzüge im Mittelmeerraum aus, vor allem am 16. Juni 1942. Er versenkte einen Bewacher, einen Transporter von 10 000 BRT, traf einen leichten Kreuzer, wie schon früher einen Flugzeugträger. Kurz vorher hatte er bereits das Deutsche Kreuz in Gold und die italienische Tapferkeitsmedaille erhalten. Nach diesen Erfolgen in über 300 Einsätzen wurde er, nunmehr in Afrika, am 24. September 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Als Hauptmann und Staffelkapitän in der II./Stuka-G 3 ist er am 21. September 1943 über Kefalonia in Griechenland gefallen.

Theyerl, Franz-Karl, geboren am 24. April 1918, gehörte zu den erfolgreichsten Flugzeugführern der Nachtschlachtgruppen. Als Hauptmann und Staffelkapitän der 3./NSG 5 wurde er 1944 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Thiede, Armin, geboren am 30. Dezember 1917 in Groß-Lipke, Kreis Posen, ein hervorragender Flieger, bewährte sich in über 100 Einsätzen vor allem im Balkanfeldzug und im Kampf um Kreta. Durch Volltreffer schaltete er in der Metaxas-Linie entscheidende Stellungen aus und ermöglichte so den Durchbruch der Panzer. In der Schiffsbekämpfung um Kreta versenkte er drei Frachtschiffe mit 10 500 BRT, gelang ihm ein Volltreffer auf einen britischen Kreuzer und beschädigte einen Zerstörer. Als Leutnant und Flugzeugführer in der 7./St.G. 2 »Immelmann« erhielt er am 14. Juni 1941 für Schiffsversenkungen beim Kretaeinsatz das Ritterkreuz. Thiede, im Osten Hauptmann und Staffelkapitän der 2./Stuka-G 2, erlitt auf dem Flug in die Heimat zu seiner Hochzeit am 9. Juli 1943 nach über 400 Feindflügen den Fliegertod.

Thiem, Egon, geboren am 5. Oktober 1911 in Posen, hat sich als Staffelkapitän der 5. Staffel in der II. (Schlacht) /LG 2 im Frankreichfeldzug besonders ausgezeichnet, vom Albert-Kanal bis Cambrai und nach dem 5. Juni 1940 wieder beim Vormarsch nach dem Süden bis Dijon. Wie alle Staffelkapitäne dieser einzigen Schlachtfliegergruppe im Frankreichfeldzug erhielt Thiem als Oberleutnant am 21. Juli 1940 das Ritterkreuz. Thiem flog weiterhin in der Gruppe, auch nach der Umbenennung in Schlachtgeschwader 1. Mit der Neuaufstellung des Schlachtgeschwaders 10 führte Thiem als Major die I. Gruppe vom 1. Dezember 1943 bis Kriegsende. Thiem, später Oberstleutnant in der Bundeswehr, starb am 16. Oktober 1959 in Bielefeld.

Töpfer, Hans, geboren am 21. Dezember 1919 in Salzelmen bei Magdeburg, erhielt als Oberleutnant und Staffelkapitän der 1./Schlachtgeschwader 3 am 20. Juli 1944 das Ritterkreuz. Töpfer ist am 8. Dezember 1955 in Frankfurt/Main verstorben.

Trenn, Rudolf, geboren am 22. November 1917 in Altefähr auf Rügen, flog an der Ostfront im Stuka-Geschwader 77, wurde Oberleutnant und Kapitän der 8. Staffel, wurde im Mai 1942 mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet, vernichtete u. a. 17 Panzer, über 100 Fahrzeuge aller Art, zwei Artillerie- und drei Flakbatterien. Am 16. April 1943 kehrte er von seinem 518. Feindflug nicht mehr zurück. Posthum wurde Trenn am 25. Mai 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Trisch, Willi, geboren am 13. Juli 1919 in Niederkainsbach, unterstützte die Heeresverbände auf über 400 Einsätzen im Balkan und im Osten. In den schweren Angriffskämpfen 1942 schoß er als Schlachtflieger nicht weniger als 12 Flugzeuge ab. Im Kampf um Stalingrad wurde Trisch als Feldwebel und Flugzeugführer in der 1./Schlachtgeschwader 1 am 23. Dezember 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Trummer, Hans, geboren am 23. Oktober 1920 in Braunau am Inn, zeichnete sich in über 700 Einsätzen als Bordfunker von Leutnant Diekwisch in der III./Stuka-G 1 an der Ostfront durch besondere Tapferkeit aus. Ritterkreuz als Feldwebel am 4. Mai 1944.

Viertel, Willi, geboren am 5. September 1911 in Breslau, war Schneider, ehe er 1931 als Freiwilliger in die Kriegsmarine eintrat. 1935 wechselte er zur Luftwaffe, erwarb sich bereits im November 1941 das Deutsche Kreuz in Gold, wurde im Sommer 1942 Offizier, zeichnete sich gegen Gluchow vor allem bei der Bekämpfung der Schiffahrt auf dem Ladoga-See aus, versenkte in diesem Einsatz 17 Schiffe, zerstörte drei Flußbrücken, drei Flak- und vier Art.-Stellungen, vernichtete 24 Panzer, 14 schwere Geschütze, fünf Pak-Geschütze, bis er nach über 600 Einsätzen im Westen, gegen England, über Malta und Afrika und an der Ostfront am 31. August 1943 vom Einsatz als Oberleutnant und Staffelkapitän der 7./Stuka-G 1 nicht mehr zurückkehrte. Posthum wurde ihm am 5. Februar 1944 das Ritterkreuz verliehen.

Viedebantt, Helmut, geboren am 23. Dezember 1918 in Bonn, flog seit 1940 als Zerstörer, wurde bei der Neuaufstellung des SKG 210 im April 1941 in die II. Gruppe nach Rußland versetzt. Als die Gruppe im Frühjahr 1942 in II./ZG 1 umbenannt wurde, wurde Viedebantt Staffelkapitän. Er zeichnete sich in zahlreichen Tiefangriffen im Kampfgebiet von Terek und Don und bei Noworossijsk besonders aus. Dafür wurde ihm als Oberleutnant am 30. Dezember 1942 das Ritterkreuz verliehen. Anschließend wurde Viedebantt Kommandeur der II./SKG 10 im Westen und in Italien bis Juni 1943. Bei der Umwandlung in Schlachtgeschwader wurde Viedebantt in die Erprobungsstelle Gotenhafen versetzt und 1944 als Major nach Peenemünde. Eine besondere Tragik ist der Tod des hervorragenden Fliegers, der noch am 1. Mai 1945 einen Versorgungsflug nach Berlin durchführte und bei Wusterhausen tödlich abstürzte, als sich der Fallschirm an der Versorgungsbombe zu früh öffnete und sich am Flugzeug verfing.

Vollmer, Peter, geboren am 9. November 1915 in Berlin-Steglitz, war bereits im Polenfeldzug Staffelkapitän der 3./Stuka-Geschwader 2, flog über Frankreich und gegen England, hat dann im Mittelmeerraum in über 150 Einsätzen seine Staffel zu bedeutenden Erfolgen geführt, so auch bei der Versenkung von Schiffen in der Suda-Bucht und um Kreta, wobei er u. a. schwere Treffer auf drei britische Zerstörer erzielte. Ferner startete seine Staffel immer wieder zur Bekämpfung von Flakstellungen auf der Insel Kreta. Nach Beendigung dieses Kampfes wurde Vollmer am 22. Juni 1941 das Ritterkreuz verliehen. Am 19. Dezember 1944 starb er den Fliegertod, als Major in einer Verbandsführerschule.

Waldhauser, Johann, geboren am 1. April 1913 in Freising, trat im April 1931 beim Inf. Regt. in Landshut ein, war daneben Segelflieger und wechselte daher 1935 zur Luftwaffe, wurde Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, flog in der I./Stuka-Geschwader 1 über Polen 38 mal, nach Norwegen 46 Einsätze in Frankreich, wurde einmal über England so schwer getroffen, daß er seine Ju 87 gerade noch auf den Strand der französischen Küste aufsetzen konnte, flog im Balkan die schweren Einsätze gegen die Festung Belgrad mit, versenkte im Seegebiet von Megava und Nauplion 30 000 BRT, warf einen Zerstörer in Brand. Ähnliche Erfolge erzielte er im Schwarzen Meer und im Kampf um Sewastopol. In der Nähe von Odessa versenkte er aus einem Geleitzug von 25 Schiffen einen Transporter von 20 000 BRT. Ritterkreuz am 24. Januar 1942. Bei Kertsch ist Johann Waldhauser am 13. Mai 1942 als Oberleutnant der Reserve und Staffelkapitän der 9./Stuka-G 77 durch Flakvolltreffer gefallen, als er direkt auf ein feuerndes Flakgeschütz stürzte.

Walter, Kurt, geboren am 23. Oktober 1911 in Dauernheim/Oberhessen, zeichnete sich als Sturzkampfflieger vor allem auf den Kriegsschauplätzen im Balkan und in Afrika aus, versenkte u. a. den britischen Kreuzer »Coventry«, einen Zerstörer und 20 000 BRT Handelsschiffraum. In Afrika wurde Walter als Hauptmann Kommandeur der III. Gruppe im Stuka-Geschwader 3. Als er am Abend des 26. Oktober 1942 nach einem Angriff auf El Alamain auf dem Rückflug zum Feldflugplatz Haggag el Quasaba von überlegenen Hawker Hurricane-Jagdverbänden der Squadron 213 angegriffen wurde, stürzte seine Ju 87 brennend ab. Walter und sein Bordfunker stiegen aus, aber Walters Fallschirm öffnete sich nicht, so daß er tödlich verunglückte. Posthum wurde ihm am 18. Mai 1943 das Ritterkreuz verliehen.

Walther, Gerhard, geboren am 17. Juni 1920 in Cottbus, zeichnete sich als Schlachtflieger vor allem im Mittelmeerraum und 1944 in Italien aus, wurde am 24. März 1944 namentlich im OKW-Bericht hervorgehoben und erhielt am 26. März 1944 das Ritterkreuz. Walther fiel als Hauptmann und Kommandeur der II./S G 4 am 18. Mai 1944 an der Front in Italien bei Nettuno.

Weigel, Rudolf, flog im Stuka-Geschwader 77 an der Ostfront. Nach 169 Einsätzen, in denen er u. a. 10 Flak- und 20 Artillerie-Batterien vernichtete, wurde er als Stabsfeldwebel und Flugzeugführer in der 7./Stuka-G 77 am 27. April 1942 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Weihrauch, Werner, geboren am 22. August 1916 in Kreuzberg, gehörte ebenfalls zu den bekannten Flugzeugführern aus dem Mannschaftsstand im Stuka-Geschwader 77. Er zerschlug u. a. zwei Geschütztürme im Fort Stalin bei Sewastopol, ferner vernichtete er einen Panzerzug, 6 Panzer und versenkte

zwei Schiffe. Ritterkreuz als Oberfeldwebel in der 2./Stuka G 77 am 19. Februar 1943.

Weiß, Adolf, geboren am 17. Februar 1917 in München, zählte an der Ostfront zu den erfolgreichsten und erfahrensten Flugzeugführern im Schlachtgeschwader 77. Nach fast 700 Einsätzen, bei denen er u. a. 32 Panzer abgeschossen hatte, 6 Flakbatterien, 36 Artillerie-Stellungen, über 200 Fahrzeuge und drei Brücken vernichtet hatte, wurde er am 29. Februar 1944 als Oberfeldwebel und Flugzeugführer in der 4./S G 4 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet. Weiß flog über 900 Einsätze.

Dr. Weißmann, Eginhard, geboren am 28. April 1923 in Ludwigsburg, zählt zu den jüngsten Ritterkreuzträgern der Luftwaffe. Nach Abitur und fliegerischer Ausbildung kam Weißmann im Januar 1943 im Stukageschwader 2 »Immelmann« in den schweren Winterkämpfen im Südabschnitt der Ostfront zum Einsatz. Bei Poltawa erlebte der junge Flugzeugführer im Geschwaderstab seine ersten Einsätze – und flog dann in gut zwei Jahren die unwahrscheinliche Zahl von 750 Feindflügen. Ununterbrochen blieb er im Einsatz während der schweren Abwehrkämpfe der Jahre 1943/44, übernahm als 21jähriger Leutnant die 1. Staffel im SG 2, die er bis Kriegsende führte, wurde im April 1944 Oberleutnant und erhielt am 5. September 1944 nach 624 Feindflügen das Ritterkreuz.

Welzel, Karl-Heinz, geboren am 28. August 1916, erhielt als Feldwebel und Flugzeugführer in der 7./S G 10 am 5. September 1944 das Ritterkreuz.

Wendt, Rudi, wurde als Oberfeldwebel in der Stabsstaffel von Rudel im SG 2 noch am 17. April 1945 mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet.

Wenger, Leopold, geboren am 19. November 1921 in Graz, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung im Sommer 1942 an der Ostfront zum Einsatz, wurde in den Angriffskämpfen des Jahres 1942 mit dem EK II und I ausgezeichnet, erhielt am 17. Oktober 1943 das Deutsche Kreuz in Gold und nach 71 Jabo- und 301 Schlachtfliegereinsätzen wurde ihm am 14. Januar 1945 als Oberleutnant und Staffelkapitän der 4./SG 10 das Ritterkreuz verliehen. Wenger fiel am 10. April 1945 über Wien-Hirschstetten.

Wenigmann, Josef, geboren am 7. November 1914 in Beuel, zählte im Balkan und in Afrika im Kriegsjahr 1941 in über 100 Einsätzen zu den erfolgreichsten Flugzeugführern in der III. Gruppe des Stuka-Geschwader 3. Hervorzuheben die Vernichtung feindlicher Artillerie-Stellungen, die den Durchbruch einer Inf.-Division durch die Metaxas-Linie ermöglichte. Ritterkreuz als Oberfeldwebel am 5. Juli 1941 in der 3./Stuka-G 3. Am 3. Juli 1942 fiel Wenigmann durch Flakvolltreffer bei einem Sturzflug auf El Alamein.

Weyrauch, Ernst von, geboren am 16. Januar 1918 in Marburg/Lahn, trat 1936 in ein Artillerieregiment ein, kam 1942 als Oberleutnant zur Luftwaffe, wurde Staffelkapitän der 2.(H)/14 und erzielte mit der Me 109 in Nordafrika und im Mittelmeerraum besondere Aufklärungsergebnisse. In den schweren Kämpfen in Sizilien tat er sich auch im Erdkampf hervor. Als Hauptmann erhielt er am 31. Dezember 1943 das Ritterkreuz. Anschließend wurde er Staffelkapitän in der I./SKG 10. Bei einem Werkstattflug über Tours in Frankreich stürzte von Weyrauch am 17. März 1944 mit einer FW 190 tödlich ab.

Wosnitza, Alois, geboren am 17. November 1914 in Gleiwitz, gehört mit 1217 Feindflügen zur Spitzengruppe aller Flugzeugführer des Zweiten Weltkrieges. Wosnitza wurde 1935 Soldat, kam nach seiner fliegerischen Ausbildung zur Stukagruppe nach Kitzingen und flog von da an bis Kriegsende im Stukageschwader 77, zählte zu den ältesten und erfahrensten Flugzeugführern des Geschwaders. Mit Beginn des Krieges im Westen flog Wosnitza im Einsatz, bewährt über allen Kriegsschauplätzen gegen Frankreich, in der Schlacht um England, im Balkanfeldzug und schließlich ab 22. Juni 1941 im Osten. Immer wieder stürzte er auf Brücken und Bahnanlagen, störte den Nachschub, unterstützte die Heeresverbände und als er am 26. März 1944 das Ritterkreuz verliehen erhielt, hatte er 28 Panzer abgeschossen, 8 Flakbatterien ausgeschaltet, einen Panzerzug und 180 Fahrzeuge zerstört. Wosnitza hatte um diese Zeit schon über 800 Einsätze geflogen. In Jahresfrist erhöhte Oberfeldwebel Wosnitza die Zahl seiner Feindflüge auf 1217. Wosnitza wurde am 8. April 1945 über Brünn abgeschossen und schwer verwundet.

Wutka, Bernhard, geboren am 12. März 1916 in Dittersbach, Kreis Waldenburg, gehörte zu den bewährtesten Flugzeugführern in der III. Gruppe des Stuka-Geschwaders 2, bekannt durch seinen gezähmten Steppenfuchs. Bei seiner Ritterkreuzverleihung am 16. November 1942 hatte Hauptmann Wutka über 40 Panzer und 83 LKW vernichtet, 12 Flak- und Geschützstellungen ausgeschaltet, zwei Panzer- und drei Transportzüge in Brand geworfen. Im Frühjahr 1943 wurde Wutka – ein Kriegsschulkamerad von Rudel – Staffelkapitän der 9./Stuka-G 2. Wutka fiel nach über 500 Einsätzen am 8. Juli 1943 durch Explosion seiner Ju 87 im Ansatz zum Sturz beim Auslösen der Bomben – eine nie geklärte, leider öfters vorgekommene Situation . . .

Zellner, Johann, geboren am 19. Juni 1918 in Rosenheim, Ritterkreuz als Feldwebel und Flugzeugführer in der 3./Schlachtgeschwader 77 am 20. Juli 1944.

Zellner, Karl, geboren am 28. September 1918 in Hangalzesberg, Bayerischer Wald, von Beruf Steinmetz, ehe er Soldat wurde. Zellner erzielte im Osten als Flugzeugführer in der 1./Stuka-G 77 große Erfolge. Als Feldwebel kehrte er am 13. September 1943 von seinem 595. Einsatz bei Poltawa nicht mehr zurück. Ritterkreuz posthum am 29. Februar 1944.

Zipfel, Willibald, geboren am 7. Oktober 1919 in Herne, wurde bei der Ergänzungsstaffel des SG 2 in Graz der Bordfunker von Heinrich Meyering, flog mit ihm bei der 3./Stuka G 2 an der Ostfront in den Jahren 1943/44 und erhielt nach weit über 900 Einsätzen als Feldwebel am 6. Dezember 1944 das Ritterkreuz. Willibald Zipfel verstarb 1964.

Zwipf, Heinrich, geboren am 13. Januar 1914 in Pirmasens, kam 1935 als Fahnenjunker zur Luftwaffe, wurde Sturzkampfflieger, bewährte sich in den Feldzügen gegen Polen und Frankreich, wurde eineinhalb Jahre Gruppenfluglehrer in einer Stuka-Schule, kam dann als Hauptmann und Staffelkapitän der 3./Stuka-G 77 wieder an die Front, war einer der ältesten Verbandsführer seines Geschwaders, führte mit Umsicht und Besonnenheit. Am 1. Dezember 1943 wurde Hauptmann Zwipf in Italien Kommandeur der I./SG 4, erhielt wenige Wochen später am 31. Dezember das Ritterkreuz. In den schweren Abwehrkämpfen an der italienischen Front fiel Hauptmann Zwipf am 7. April 1944.

STUKA- UND SCHLACHTFLIEGER IM OKW-BERICHT

(Angaben in Klammern sind Ergänzungen vom Verfasser)

20. Juni 1940: Beim Durchbruch durch die Maginotlinie sowie bei der schnellen Einschließung des Feindes in Elsaß-Lothringen zeichnete sich vor allem . . . eine von Hauptmann Steiner geführte Schlachtfliegergruppe aus.

13. Mai 1941: Eine Sturzkampfstaffel (in der II/St.G. 1) unter Führung von Oberleutnant (Joachim) Rieger zeichnete sich bei dem erfolgreichen Angriff auf einen britischen Flottenverband vor Bengasi in der Nacht zum 11. Mai besonders aus.

21. Juni 1942. In der See- und Luftschlacht im Mittelmeer bei der Zerschlagung der britischen Geleitzüge zeichnete sich ein Sturzkampfgeschwader (Stuka-G 3) unter Führung des Majors (Walter) Sigel besonders aus.

13. März 1944: In den schweren Abwehrkämpfen im Raume östlich Tarnopol . . . »eine Schlachtfliegerstaffel (10.[Pz]/SG 9) unter Führung von Hauptmann (Rudolf-Heinz) Ruffer zeichnete sich besonders aus.

24. März 1944: Bei den Abwehrkämpfen an der Front in Italien . . . »Eine Schlachtfliegergruppe (II./SG 4) unter Hauptmann (Kurt) Walter . . . hat sich in den letzten Kämpfen besonders ausgezeichnet.«

27. März 1944: Major (Hans-Ulrich) Rudel, Gruppenkommandeur in einem Schlachtgeschwader (III./SG 2) vernichtete im Süden der Ostfront an einem Tage 17 feindliche Panzer.

28. März 1944: . . . Zwischen Dnjestr und Pruh griffen starke deutsche Schlachtfliegergeschwader in die Kämpfe ein . . . Dabei vernichtete Major Rudel wiederum neun feindliche Panzer. Er hat damit in mehr als 1800 Einsätzen allein 202 feindliche Panzer vernichtet . . .

13. April 1944: Im Nordteil der Krim und in der Landenge nordöstlich Feodosia vernichteten Schlachtfliegerverbände in den beiden letzten Tagen 82

sowjetische Panzer . . . eine Schlachtfliegerstaffel (10.[Pz]/SG 9) unter Hauptmann (Rudolf-Heinz) Ruffer hat sich hierbei besonders hervorgetan.

20. April 1944: Nordöstlich Sewastopol wurden erneute Angriffe der Bolschewisten unter Abschuß einer großen Anzahl von Panzern abgewiesen. 36 feindliche Flugzeuge wurden in Luftkämpfen, 20 weitere am Boden vernichtet. Dabei zeichnete sich Oberleutnant (Rudolf) Smola, Staffelkapitän in einem Schlachtfliegergeschwader (5./SG 2) besonders aus.

25. April 1944: Das Schlachtgeschwader »Immelmann« (SG 2) hat sich unter Führung seines Kommodores, Ritterkreuzträger Oberstleutnant (Hans-Karl) Stepp an der Ostfront besonders bewährt.

27. April 1944: Im Raume von Sewastopol . . . eine Schlachtfliegergruppe (II./SG 2) unter Führung des Majors (Heinz) Frank vernichtete in der Zeit vom 12. bis 26. April über der Krim in Luftkämpfen 106 feindliche Flugzeuge und zerstörte 28 weitere am Boden.

3. Mai 1944: Das Schlachtgeschwader 77 unter Führung des Kommodores Eichenlaubträger Oberstleutnant (Helmut) Bruck hat sich bei den Kämpfen an der Ostfront besonders bewährt.

5. Mai 1944: Bei Sewastopol wurden in Luftkämpfen durch Jäger 14, durch Schlachtflieger 15 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Dabei zeichnete sich Leutnant (August) Lambert (SG 2) erneut besonders aus.

3. Juni 1944: Major (Hans-Ulrich) Rudel, mit dem höchsten deutschen Tapferkeitsorden ausgezeichnet, flog an der Ostfront zum 2000. Male gegen den Feind.

6. August 1944: . . . zwischen Weichsel und Memel . . . 27 weitere Panzer wurden durch Schlachtflieger vernichtet. Hiervon schoß Major Rudel allein 11 Panzer ab und erzielte damit seinen 300. Panzerabschuß durch Bordwaffen.

10. Oktober 1944: Kämpfe in Ostserbien . . . die Kämpfe wurden wirksam unterstützt durch Luftwaffenverbände unter Führung des Eichenlaubträgers Generalmajor (Walter) Hagen.

10. Februar 1945: Oberst Rudel schoß in den letzten Tagen 11 sowjetische Panzer ab und erhöhte damit seine Abschußerfolge auf 516 Panzer.

21. Februar 1945: Oberfeldwebel Mischke, Flugzeugführer in einem Schlachtgeschwader (SG 2) schoß bei den gestrigen harten Luftkämpfen im Osten innerhalb kurzer Zeit acht sowjetische Flugzeuge ab, davon vier noch vor Erfüllung seines Auftrages mit angehängter Bombenlast.

13. März 1945: Der bereits am 21. Februar im Wehrmachtsbericht genannte Oberfeldwebel Mischke, Flugzeugführer in einem Schlachtgeschwader (SG 2), schoß am 11. März über der Ostfront 9 sowjetische Flugzeuge ab, davon wiederum vier bei Belastung seines Flugzeuges durch eingehängte Bomben.

23. März 1945: (Eine Meldung, die aber nicht im OKW-Bericht bekanntgegeben wurde!) Eine Schlachtfliegerstaffel unter Oberleutnant Weber schoß in zwei Tagen an der Ostfront 37 Panzer und Sturmgeschütze ab und beschädigte 17 weitere Panzer so schwer, daß auch von diesen ein Großteil als vernichtet angesehen werden muß.

DIE STUKA- UND SCHLACHTFLIEGERVERBÄNDE DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE*

STURZKAMPFGESCHWADER 1 (St.G. 1) – SCHLACHTGESCHWADER 1 (SG 1)

Der Geschwaderstab wurde am 18. November 1939 aufgestellt, flog im Frankreichfeldzug im VIII. Fliegerkorps, Februar 1941 in Sizilien im X. Fliegerkorps gegen die britische Mittelmeerflotte und gegen Malta, im April 1941 im VIII. Fliegerkorps über dem Balkan, im Mai 1941 gegen die Insel Kreta und ab 22. Juni 1941 im Osten. Am 18. Oktober 1943 in Schlachtgeschwader 1 (SG 1) umbenannt. Im März 1944 auf FW 190 umgeschult. Am 8. Mai 1945 wurde das Geschwader in Flensburg aufgelöst.

Kommodore:

18. November 1939 – 30. März 1943:	Major Walter Hagen (bis Oberst befördert)
1. April 1943 – 30. April 1944:	Oberstleutnant Gustav Preßler
1. Mai 1944 – 8. Mai 1945:	Major Peter Gasmann

I. Gruppe:
Offiziell erhielt das Geschwader erst am 17. Juni 1943 eine I. Gruppe. Sie entstand aus der IV. (Stuka) /Lehrgeschwader 1 (siehe dort). Am 18. Oktober 1943 in I./SG 1 umbenannt, flog im Nord- und Mittelabschnitt der Ostfront. Im November 1944 auf FW 190 umgerüstet, am 8. Mai 1945 aufgelöst.
Kommandeure: ?

---

* Diese Zusammenstellung erfolgte nach jahrelanger eigener Arbeit und den Angaben von Generalleutnant a. D. Helmut Mahlke. Der Autor wäre für die Mitteilung jeder Änderung oder Verbesserung dankbar.
Die namentliche Zusammenstellung von Kommodores und Kommandeuren ist ein erster Versuch. Auch hierfür werden Mitteilungen für Änderungen erbeten. Die Aufstellung soll bis zu den Staffeln erweitert werden. Der Autor bittet um Mitteilung, wer, wann und von welcher Staffel Kapitän gewesen ist.

II. Gruppe:
Entstand aus der am 1. Oktober 1937 in Wertheim als III./165 aufgestellte Gruppe, am 1. Mai 1939 umbenannt in III./St.G. 51, am 9. Juli 1940 in II./St.G. 1 und am 18. Oktober 1943 in II./SG 1. Flog als III./St.G. 51 in Polen und gegen Frankreich, als II./St.G. 1 Januar 1941 im Mittelmeerraum und gegen Malta, April 1941 im Balkanfeldzug, ab 22. Juni 1941 im Osten. Von April bis Juni 1944 auf FW 190 umgerüstet. Am 8. Mai 1945 in Flensburg aufgelöst.
Kommandeure:

1. Oktober 1937 – 25. August 1940:	Hauptmann Anton Keil
1. September 1940 – 28. August 1942:	Hauptmann Johann Zemsky
1. September 1942 –	Major Ernst
– 1. Mai 1944:	Hauptmann Karl Schrepfer
1. Mai 1944 – 26. Januar 1945:	Major Ernst Reusch
1. Februar 1945 – 8. Mai 1945:	Major Heinz

III. Gruppe:
Am 1. Oktober 1938 wurde für den geplanten Flugzeugträger »Graf Zeppelin« die 4. (Stuka)/186 (T) aufgestellt. Aus ihr entstand am 10. September 1939 die Trägersturzkampfgruppe I./186. Die Gruppe wurde am 9. Juli 1940 in III./St.G. 1 und am 18. Oktober 1943 in III./SG 1 umbenannt.
In Polen flog nur die 4. (Stuka)/186 (T), in Frankreich die I. (Stuka)/186 (T), gegen England bereits als III./St.G. 1. Diese Gruppe flog im Februar 1941 von Sizilien aus gegen die britische Mittelmeerflotte, im April/Mai 1941 in Afrika, ab 23. Mai von Griechenland aus im Kampf um Kreta, ab 22. Juni 1941 an der Ostfront, eingesetzt an sämtlichen Frontabschnitten. Im März 1944 auf FW 190 umgerüstet, am 8. Mai 1945 in Flensburg aufgelöst.
Kommandeure:

10. September 1939 – 2. Juli 1940:	Major Walter Hagen
2. Juli 1940 – 6. April 1942:	Hauptmann Helmut Mahlke
15. April 1942 – 31. März 1943:	Hauptmann Peter Gasmann
1. April 1943 – 1. Mai 1944:	Hauptmann Friedrich Lang
1. Mai 1944 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Karl Schrepfer

STURZKAMPFGESCHWADER 2 »IMMELMANN« (St.G. 2) = SCHLACHTGESCHWADER 2 »IMMELMANN« (SG 2)

Das Sturzkampfgeschwader 2 ging aus dem ersten Sturzkampffliegerverband der deutschen Luftwaffe hervor. Es war die Stukagruppe 162, die bereits 1934 als »Fliegergruppe Schwerin« aufgestellt worden war und am 3. April 1935 den Traditionsnamen »Immelmann« verliehen erhielt. Das Geschwader wurde am

1. Mai 1939 in Cottbus und Stolp-Reitz aufgestellt, am 18. Oktober 1943 in Schlachtgeschwader 2 umbenannt und flog bis zum letzten Kriegstag.
Kommodore:

15. Oktober 1939 – 15. Oktober 1941:	Major Oskar Dinort (bis Oberst befördert)
16. Oktober 1941 – 1. März 1943:	Major Paul-Werner Hozzel (bis Oberstleutnant befördert)
1. März 1943 – 20. September 1943:	Major Dr. Ernst Kupfer
1. Oktober 1943 – 31. Juli 1944:	Oberstleutnant Hans-Karl Stepp
1. August 1944 – 8. Mai 1945:	Oberst Hans-Ulrich Rudel

I. Gruppe:
Diese Gruppe entstand aus der I./163 am 1. Mai 1939 in Cottbus. Sie flog über Polen, im Feldzug gegen Frankreich, in der Schlacht um England, über dem Balkan und gegen Kreta und vom 22. Juni 1941 an ununterbrochen an der Ostfront, wurde am 18. Oktober 1943 umbenannt in I./SG 2, rüstete im Sommer 1944 auf FW 190 um und erlebte das Kriegsende in Österreich.
Kommandeure:

1. Mai 1939 – 1. Oktober 1939:	Major Oskar Dinort
1. Oktober 1939 – 15. Oktober 1941:	Hauptmann Hubertus Hitschhold
15. Oktober 1941 – 15. Oktober 1943:	Major Bruno Dilley
1. November 1943 – 30. März 1944:	Hauptmann Alwin Boerst
1. Mai 1944 – 23. November 1944:	Hauptmann Kurt Lau
23. November 1944 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Herbert Bauer

II. Gruppe:
Bei der Aufstellung des Sturzkampfgeschwaders 2 am 1. Mai 1939 wurde die I./162 in II./St.G. 2 umbenannt. Es handelte sich aber dabei um eine Gruppe, die nicht dem Geschwader unterstand und immer selbständig eingesetzt war. Am 13. Januar 1942 wurde diese Gruppe in III./St.G. 3 umbenannt (siehe dort). Erst zu diesem Zeitpunkt erhielt das Geschwader durch Neuaufstellung eine eigene II. Gruppe. Sie flog bis zum 18. Oktober 1943 an der Ostfront. Nach der Umbenennung des Geschwaders zum Schlachtgeschwader flog sie noch immer als Ju 87-Gruppe bei der Luftflotte 4. Zwei Staffeln wurden abgegeben und bildeten ab 7. März 1944 die Panzerjägerstaffel 10.(PZ)/SG 3 und 77.
Das Geschwader »Immelmann« erhielt als Schlachtgeschwader am 18. Oktober 1943 die II. Gruppe des bisherigen Schlachtgeschwaders 1 als II./SG 2 »Immelmann« und flog bis Kriegsende an der Ostfront.
Kommandeure:
Die im Januar 1942 aufgestellte II. Gruppe führte Major Dr. Ernst Kupfer.
Die vom Schlachtgeschwader 1 übernommene Gruppe führte bis zum 30. Juni

1944 Major Heinz Frank, anschließend bis Kriegsende Major Karl Kennel.
III. Gruppe:
Die III. Gruppe entstand am 1. Mai 1939 aus der II./163, flog über Polen, gegen Frankreich, in der Schlacht um England, über dem Balkan, gegen Kreta und ab 22. Juni 1941 im Osten, wurde am 18. Oktober 1943 umbenannt in III./SG 2, schulte Ende 1944 zum Teil auf FW 190 um, behielt aber auch als einzige Gruppe bis Kriegsende die Ju 87. In der Nähe von Prag wurde die Gruppe am 8. Mai 1945 aufgelöst.
Kommandeure:

1. Mai 1939 – 1. August 1941:	Hauptmann Hein Brücker
1. August 1941 – 22. September 1941:	Hauptmann Ernst-Siegfried Steen
1. Oktober 1941 – 31. März 1943:	Hauptmann Gustav Preßler
1. April 1943 – 17. Juli 1943:	Hauptmann Walter Krauß
19. Juli 1943 – 31. Juli 1944:	Major Hans-Ulrich Rudel
1. August 1944 – 22. Januar 1945:	Hauptmann Lothar Lau
23. Januar 1945 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Hendrik Stahl
10. (Pz)/St.G. 2:	
17. Juni 1943 – 25. August 1944:	Oberleutnant Helmut Schübel
1. September 1944 – 8. Mai 1945:	Leutnant d. R. Anton Korol

STURZKAMPFGESCHWADER 3 (St.G. 3) = SCHLACHTGESCHWADER 3 (SG 3)

Der Geschwaderstab wurde im Juni/Juli 1940 in Dinard in Frankreich aufgestellt, hervorgegangen aus dem KG 28. Lange Zeit bestand das Geschwader nur aus unterstellten Gruppen. Das St.G. 3 entstand in der Tat aus Gruppen, die unter anderer Bezeichnung bekannt geworden waren. Die I. Gruppe war die »Grazer Gruppe«, die I./St.G. 76, als erste Gruppe des St.G. 3 am 9. Juli 1940 umbenannt in I./St.G. 3. Die II. Gruppe war die »Insterburger Gruppe«, die I./St.G. 1, am 13. Januar 1942 umbenannt in II./St.G. 3. Die III. Gruppe entstand aus der II./St.G. 2 (die nie dem St.G. 2 »Immelmann«, angehört hat), ebenfalls am 13. Januar 1942 umbenannt in III./St. G. 3. (Aus dieser Tatsache heraus ergaben sich in späteren Darstellungen des Kriegsgeschehens immer wieder Verwechslungen.) Bei der Umbenennung der Sturzkampfgeschwader in Schlachtgeschwader am 18. Oktober 1943 wurden alle drei Gruppen Schlachtfliegergruppen. Sie bestanden bis Kriegsende. Die Gruppen dieses Geschwaders erlebten von allen Stuka- und Schlachtflieger-Geschwadern die meisten Verlegungen. Sie waren als einziges Geschwader auf allen Kriegsschauplätzen eingesetzt. Nach der Schlacht um England verlegte das Geschwader nach Sizilien für den Einsatz im Mittelmeerraum, ab Februar 1941 flog es zur Unterstützung des Deutschen Afrikakorps

bis April 1943 in Nordafrika und wurde damit praktisch das »Afrikageschwader« der Schlachtflieger. Am 18. Oktober 1943 umbenannt in Schlachtgeschwader 3. Anfang 1944 verlegte das Geschwader an die Ostfront und flog im Nord- und Mittelabschnitt bis Kriegsende.
Kommodore:

10. Januar 1940 – 3. Juli 1940:	Oberst Karl Angerstein
3. Juli 1940 – 1. April 1941:	Oberstleutnant Georg Edert
1. April 1941 – 1. September 1941:	Oberstleutnant Karl Christ
1. September 1941 – 1. April 1943:	Oberstleutnant Walter Sigel
1. April 1943 – 15. Dezember 1944:	Major Kurt Kuhlmey (bis Oberst befördert)
15. Dezember 1944 – 28. April 1945:	Major Bernhard Hamester

I. Gruppe:
Die am 1. April 1936 in Lübeck-Blankensee aufgestellte II./162 wurde am 1. April 1937 in I./167 umbenannt. Mit der Umbenennung in I./168 am 1. April 1938 wurde die Gruppe nach Graz verlegt, dort erhielt sie am 1. Mai 1939 die Bezeichnung I./St.G. 76. Am 9. Juli 1940 wurde sie endgültig die I./St.G. 3, am 18. Oktober 1943 die I./SG 3. Im Juli 1944 auf FW 190 umgerüstet, flog sie bis Kriegsende.
Als I./St.G. 76 war die Gruppe in Polen und Frankreich eingesetzt, flog als I./St.G. 3 gegen England, im Balkanfeldzug, gegen die Insel Kreta, anschließend bis Ende 1942 in Nordafrika. Von Februar bis Juli 1943 war sie im Südabschnitt der Ostfront eingesetzt, im zweiten Halbjahr bei den Kämpfen um die Aegäischen Inseln und gegen Seeziele im Mittelmeerraum. Nach der Umbenennung in Schlachtgeschwader flog die Gruppe im Nordabschnitt der Ostfront.
Kommandeure:

1. Mai 1939 – 31. August 1941:	Hauptmann Walter Sigel
1. September 1941 – 4. Juni 1942:	Hauptmann Heinrich Eppen
5. Juni 1942 – 11. November 1942:	Hauptmann Martin Mossdorf
1. Dezember 1942 – 2. Juni 1943:	Hauptmann Horst Schiller

II. Gruppe:
Mit der Umrüstung auf Ju 87 wurde die Schlachtfliegergruppe als I./160 nach Insterburg verlegt, dort am 1. Mai 1939 in I./St.G. 1 umbenannt und am 13. Januar 1942 als II. Gruppe in das St.G. 3 eingegliedert. Am 18. Oktober 1943 in II./SG 3 umbenannt, flog die Gruppe bis Ende des Krieges an der Ostfront.
Kommandeure:

November 1938 – 31. August 1939:	Major Rentsch
dann vertretungsweise:	Oberleutnant Paul-Werner Hozzel
1. Oktober 1939 – 31. Mai 1941:	Hauptmann Paul-Werner Hozzel
31. Mai 1941 – 1. August 1941:	Major Sorge
1. August 1941 – 31. März 1943:	Major Kurt Kuhlmey
1943:	Hauptmann Hans Neumann

III. Gruppe:
Am 1. Juli 1938 als I./162 (neu) in Jever aufgestellt, wurde die Gruppe am 1. Mai 1939 in II./St.G. 2, am 13. Januar 1942 in III./St.G. 3 und am 18. Oktober 1943 in III./SG 3 umbenannt. Als II./St.G. 2 flog die Gruppe in Polen, in Frankreich, gegen England, im Januar 1941 von Sizilien aus gegen die britische Mittelmeerflotte, im Februar 1941 in Nordafrika. Von dort aus griff sie im Mai in den Einsatz gegen Kreta mit ein, flog dann bis April 1943 in Afrika, ab Juni 1943 an der Ostfront.
Kommandeure:

15. Oktober 1939 – 1. Oktober 1942:	Major Walter Enneccerus
15. Oktober 1942 – 1. Dezember 1943:	Major Bernhard Hamester
1. Dezember 1943 – April 1944:	Hauptmann Eberhard Jacob
Mai 1944 – März 1945:	Hauptmann Siegfried Göbel
März 1945 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Erich Bunge

Panzerjägerstaffel:
Am 7. März 1944 wurde die 4./St.G. 2 in 10.(Pz)/SG 3 umbenannt und flog bis zum 7. Januar 1945 als Panzerjägerstaffel im SG 3. Staffelkapitän war in dieser Zeit Oberleutnant Andreas Kuffner.

STURZKAMPFGESCHWADER 77 (St.G. 77) = SCHLACHTGESCHWADER 77 (SG 77)

Das Sturzkampfgeschwader 77 war das erste Stukageschwader der Luftwaffe, das bereits gegen Polen mit Stab und zwei Gruppen im Einsatz stand. Am 18. Oktober 1943 wurde das Geschwader in Schlachtgeschwader 77 umbenannt. Zugleich kam die bisherige I./Schlachtgeschwader 1 als II. Gruppe zum SG 77, während die bisherige II./St.G. 77 aus dem Geschwader ausschied und die III./SG 10 wurde. Am 18. Oktober 1943 wurde auch die »Panzerjägerstaffel« St.G. 1 als 10.(Pz)/SG 77 in das Geschwader eingegliedert, kam am 27. Januar 1944 zu ihrem alten Geschwader zurück und wurde am 7. März 1944 durch die 6./SG 2 ersetzt. Das Geschwader meldete am 15. Juli 1942 den 30 000. und am 1. Mai 1944 den 100 000. Feindflug. Ab Juni 1944 schulte das Geschwader auf FW 190 um und flog bis Kriegsende.
Das Geschwader war in Polen, im Feldzug gegen Frankreich, gegen Ziele in Südengland, ab April 1941 im Balkan eingesetzt und flog am 22. Juni 1941 im Osten.

Kommodore:

1. Juni 1939 – 14. Mai 1940:	Oberst Günter Schwartzkopff
15. Mai 1940 – 20. Juli 1942:	Major Graf Clemens von Schönborn (bis Oberst befördert)
25. Juli 1942 – 12. Oktober 1942:	Major Alfons Orthofer
13. Oktober 1942 – 20. Februar 1943:	Major Walter Ennecerus
20. Februar 1943 – 15. Februar 1945:	Major Helmut Bruck (bis Oberst befördert)
16. Februar 1945 – 8. Mai 1945:	Oberstleutnant Manfred Mößinger

I. Gruppe:
Die erste Gruppe wurde 1936 als I./162 in Kitzingen aufgestellt, im Juni 1936 in I./165 und am 1. Mai 1939 in I./St.G. 77, am 18. Oktober 1943 in I./SG 77 umbenannt.
Kommandeure:

1. Juni 1939 – 13. Juli 1940:	Hauptmann Friedrich-Karl Freiherr von Dalwigk zu Lichtenfels
14. Juli 1940 – 18. August 1940:	Hauptmann Meisel
28. August 1940 – 19. Februar 1943:	Hauptmann Helmut Bruck
20. Februar 1943 – 1. Dezember 1943:	Major Werner Roell
1. Dezember 1943 – 1. Februar 1945:	Major Karl Henze
1. Februar 1945 – 16. April 1945:	Hauptmann Hans-Joachim Brand

II. Gruppe:
Die II. Gruppe wurde 1937 in Schweinfurt als II./165 aufgestellt, am 1. Mai 1939 in II./St.G. 77 umbenannt. 1943/44 wurde diese Gruppe in III./SG 10, die bisherige I./SG 1 die neue II./SG 77.
Kommandeure:

1. Juni 1939 – 15. Mai 1940:	Hauptmann Graf Clemens von Schönborn
15. Mai 1940 – 8. August 1940:	Hauptmann Waldemar Plewig
1. Juli 1942 – 1. April 1943:	Major Kurt Huhn
1. April 1943 – 18. Oktober 1943:	Hauptmann Helmut Leicht
Februar 1944 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Alexander Gläser

III. Gruppe:
Nach dem Frankreichfeldzug entstand die III. Gruppe am 9. Juli 1940 aus der II./KG 76, am 18. Oktober 1943 in III./SG 77 umbenannt.
Kommandeure:

9. Juli 1940 – 25. August 1942:	Hauptmann Helmut Bode
26. August 1942 – 1. Dezember 1943:	Hauptmann Georg Jakob
1. Dezember 1942 – 19. Februar 1945:	Hauptmann Franz Kieslich
20. Februar 1945 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Gerhard Stüdemann

IV.(STUKA)/LG 1 = I./St.G. 5 = I./SG 5

Das 1934/35 in Neubrandenburg und Greifswald aufgestellte Lehrgeschwader 1 war das älteste Kampfgeschwader der deutschen Luftwaffe. Die in Barth aufgestellte IV. Gruppe galt der Sturzkampffliegerausbildung. Die IV.(Stuka)/LG 1 schied nach dem Polenfeldzug aus dem Geschwaderverband aus und blieb bis zu ihrer Umbenennung in I./St.G. 5 am 27. Januar 1942 eine selbständige Sturzkampfgruppe. Sie war in Polen, gegen Frankreich und England und im Osten eingesetzt; Kommandeur war Hauptmann Bernd von Brauchitsch. In I./St.G. 5 umbenannt flog die Gruppe 1942 im Nordabschnitt der Ostfront und in Finnland gegen Seeziele im Nordmeergebiet und vor allem die Murmanbahn, um die Transporte der Schiffslieferungen der Amerikaner und Engländer zu stören.
Am 17. Juni 1943 wurde die I./St.G. 5 als I./St.G. 1 in das Sturzkampfgeschwader 1 eingegliedert und kämpfte damit erstmals in einem Geschwaderverband. Mit dem St.G. 1 flog sie ab Sommer 1943 im Mittelabschnitt der Ostfront, am 18. Oktober 1943 in I./SG 1 umbenannt. November/Dezember 1944 schulte die Gruppe in Schönfeld-Seifersdorf auf FW 190 um und flog bis Kriegsende im Rahmen des SG 1.
Mit der Umbenennung in I./St.G. 1 am 17. Juni 1943 wurde in Bodö in Norwegen im Rahmen der Luftflotte 5 eine neue I./St.G. 5 aufgestellt. Ihr Stamm war die in Norwegen verbliebene 4./St.G. 5. Die neue I./St.G. 5 wurde am 18. Oktober 1943 in I./SG 5 umbenannt, schulte ab Juni 1944 auf FW 190 um, blieb aber noch immer zur Unterstützung des Abwehrkampfes der Finnen und an der Newa-Front im Nordabschnitt der Ostfront. Am 10. Januar 1945 wurde die Gruppe in III./KG 200 umbenannt und flog nunmehr an der Westfront, meist an der holländischen Grenze, Tag- und Nachteinsätze. Die Gruppe wurde am 8. Mai 1945 in Schleswig-Holstein aufgelöst.
Kommandeure der I./St.G. 5:

28. Januar 1942 – 17. Juni 1943:	Major Karl-Heinz Stepp
17. Juni 1943 – 2. Juni 1944:	Major Martin Moebus

Zum Feldzug gegen Rußland startete die IV.(Stuka)/LG 1 am 23. Juni 1941 von Kirkenes aus im Verband des Fliegerführers Kirkenes als einziger Stuka-Verband an der norwegisch-finnischen Grenze.

SCHLACHTGESCHWADER 1

Die am 1. November 1938 aus der Fliegergruppe Tutow entstandene II.(Schlacht)/LG 2 war für Jahre die einzige Schlachtfliegergruppe der deutschen Luftwaffe. Als ihr Kommandeur, Major Werner Spielvogel, am 13. September 1939 im Polenfeldzug fiel, übernahm Hauptmann Otto Weiß die Gruppe und blieb mit der III.(Schlacht)/LG 2 ununterbrochen im Einsatz. Sie flogen mit der offenen Hs 123 in Polen und im Westen, mit Me 109 und Hs 123 im Balkan und im Osten, stets zur Unterstützung der vordersten Linie der Heeresverbände.
Am 13. Januar 1942 wurde aus dieser Gruppe das Schlachtgeschwader 1, der Kommandeur der Gruppe, nunmehr die I./Schlachtgeschwader 1, der erste Kommodore des Geschwaders. In Lippstadt wurde eine II. Gruppe aufgestellt.
Im Zuge der Neugliederung der Nahkampffliegerverbände am 18. Oktober 1943 wurde das Geschwader aufgelöst. Aus dem Stab wurden aufgestellt die Stäbe der IV.(Pz)/SG 9 und der Nachtschlachtgruppen 3 bis 7. Die I. Gruppe kam als I. Gruppe zum Schlachtgeschwader 77, die II. Gruppe wurde die II./SG 2 im Geschwader »Immelmann«.
Ausrüstung: Die II.(Schlacht)/LG 2 flog mit Hs 123, gegen England mit Me 109, im Balkanfeldzug haben zwei Staffeln die Me 109, eine verstärkte Staffel fliegt wieder mit der bewährten Hs 123, im Osten fliegen drei Staffeln die Me 109, die verstärkte Hs 123-Staffel bleibt. Die II. Gruppe erhielt die ersten Hs 129. In welchem Verhältnis die verschiedenen Typen im Schlachtfliegereinsatz flogen, beweist das Unternehmen Kertsch, an dem die beiden Gruppen mit 1467 Feindflügen beteiligt waren, davon 1028 auf Me 109, 259 auf Hs 123, 180 auf Hs 129. Ende 1942 rüstete das Geschwader auf FW 190 um, im Dezember 1942 erhielten die Gruppen je drei Staffeln FW 190 und eine Panzerjägerstaffel mit Hs 129. Die 5. Staffel flog ab Dezember 1942 im Mittelmeerraum, vor allem in Afrika, als 8.(Pz)/SG 2.
Einsatzgebiete: Polen, Frankreich, Schlacht um England, Balkan, alle Frontabschnitte im Osten.

Kommodore:

13. Januar 1942 – 15. Juni 1942:	Oberstleutnant Otto Weiß
18. Juni 1942 – 10. Juni 1943:	Oberstleutnant Hubertus Hitschhold
11. Juni 1943 – 18. Oktober 1943:	Oberstleutnant Alfred Druschel

Kommandeure:

I. Gruppe:

13. Januar 1942 – 10. Juni 1943:	Major Alfred Druschel
10. Juni 1943 – 18. Oktober 1943:	Hauptmann Georg Dörffel

II. Gruppe:

13. Januar 1942 – 21. Mai 1942:	Hauptmann Freiherr Robert Georg v. Malapert
21. Mai 1943 – 1. Oktober 1943:	Hauptmann Paul-Friedrich Darjes

SCHLACHTGESCHWADER 2

Der Stab dieses zweiten Schlachtgeschwaders wurde am 17. Dezember 1942 in Gleiwitz aufgestellt, gleichzeitig eine II. Gruppe. Die I./Schlachtgeschwader 2 bestand bereits seit dem 28. September 1942 im Mittelmeerraum aus der bisherigen III./ZG 1 und den Jabo-Staffeln der JG 27 und 53. Als IV. Staffel dieser Gruppe wurde in Beblin-Irena eine Panzerjägerstaffel mit Hs 129 gebildet. Mit der Aufstellung des Geschwaderstabes erhielt jede Gruppe drei Staffeln mit FW 190 und eine Panzerjägerstaffel mit Hs 129. Die I. Gruppe flog 1942/1943 in Nordafrika, bis im April 1943 die fliegenden Verbände aus Afrika abgezogen wurden. Ab Mai 1943 stand das Geschwader mit beiden Gruppen in Mittelitalien im Einsatz. Mit der Neugliederung der Schlachtfliegerverbände am 18. Oktober 1943 wurde das Schlachtgeschwader 2 aufgelöst, die einzelnen Gruppen und Staffeln anderen Geschwadern zugewiesen.

Kommodore:
20. Dezember 1942 – 11. Oktober 1943: Major Wolfgang Schenck

SCHLACHTGESCHWADER 4 (SG 4)

Bei der Neuorganisation der Schlachtfliegerverbände ab 18. Oktober 1943 wurde das Schlachtgeschwader 4 aus bereits vorhandenen FW-190-Verbänden aufgestellt. Der bisherige Stab des Schlachtgeschwaders 2 wurde der Stab des SG 4. Die I. Gruppe entstand aus der bisherigen II./SG 2, die II. und III. Gruppe des bisherigen SKG 10 wurden umbenannt in II. und III./SG 4. Das Geschwader flog mit FW 190 bis Kriegsende und wurde am 8. Mai 1945 im schlesischen Raum aufgelöst.
Die I. und II. Gruppe flog 1943/44 in Mittelitalien, Anfang Juli 1944 wurde das Geschwader in den Nordabschnitt der Ostfront verlegt. Zur Ardennen-Offensive kam das Geschwader im November 1944 an die Westfront, ab Mitte Januar 1945 aber stand es wieder an der Ostfront, diesmal im Südabschnitt im Raume Ungarn–Oberschlesien.

Kommodore:
18. Oktober 1943 – 26. Mai 1944: Major Georg Dörffel

1. Juni 1944 – 28. Dezember 1944:	Major Ewald Janssen
28. Dezember 1944 – 1. Januar 1945:	Oberst Alfred Druschel
3. Januar 1945 – 8. Mai 1945:	Major Werner Dörnbrack

Kommandeure:
I. Gruppe:

20. Dezember 1942 – 30. November 1943:	Major Werner Dörnbrack
1. Dezember 1943 – 7. April 1944:	Hauptmann Heinrich Zwipf
16. April 1944 – 3. Januar 1945:	Major Werner Dörnbrack
4. Januar 1945 – 8. Mai 1945:	Major Fritz Schröter

II. Gruppe:
Als II./SKG 10, die ab 28. Dezember 1942 in Caen-Carpiquet aufgestellt war:

– 1. Januar 1943:	Major Günter Tonne
1. Januar 1943 – 1. Juni 1943:	Major Helmut Viedebantt
1. Juni 1943 – 18. Oktober 1943:	Hauptmann Hauenschild

Als II./SG 4:

18. Oktober 1943 – 18. Mai 1944:	Hauptmann Gerhard Walther
20. Mai 1944 – 6. Juli 1944:	Hauptmann Friedrich-Wilhelm Strakeljahn
1. Juli 1944 – 1. Dezember 1944	Oberleutnant Werner Dedekind
1. Dezember 1944 – 1. Januar 1945:	Hauptmann Hans Stollnberger
1. Januar 1945 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Berlage

III. Gruppe:
Am 30. November 1942 in Tunis wurde die III./ZG 2 in III./SKG 10 umbenannt, diese am 18. Oktober 1943 in III./SG 4; alle drei Verbände waren mit FW 190 ausgerüstet.
Kommandeure:

1. Dezember 1942 – 1. September 1943:	Hauptmann Fritz Schröter
1. September 1943 – 10. Januar 1944:	Hauptmann Werner Dedekind
10. Januar 1944 – 28. Februar 1945:	Major Gerhard Weyert
28. Februar 1945 – 8. Mai 1945:	Oberleutnant Hans Weber

SCHLACHTGESCHWADER 10 (SG 10)

Ab 1. Dezember 1942 wurde in Frankreich das Schnellkampfgeschwader 10 (SKG 10) aufgestellt, Stab und I. Gruppe in St. André, II. Gruppe ab 28. 12. 1942 in Caen, die III. Gruppe wurde die umbenannte bisherige III./ZG 2, die IV. Gruppe entstand aus den Jabo-Staffeln des JG 2 = 13./SKG 10 und JG 26 = 14./SKG 10.

Mit der Neugliederung der Nahkampffliegerverbände wurde das Geschwader größtenteils in SG 10 umgewandelt. Der Stab des SKG 10 wurde Stab SG 10, die I. Gruppe kam von der I./SG 2, die IV./SKG 10 wurde jetzt II./SG 10 und am 8. Mai 1944 kam die II./St.G. 77 als III. Gruppe zum SG 10.
Die I. Gruppe des bisherigen SKG 10 wurde III./KG51, ab 7. November 1944 die Nachtschlachtgruppe 20, und die II. und III. Gruppe des SKG 10 kommen zum SG 4.
Am 8. Mai 1945 wurde das Geschwader in Österreich und Südbayern aufgelöst.
Ausrüstung: FW 190
Einsatzgebiete: Die I., II. und IV. Gruppe des SKG 10 flogen nach ihrer Aufstellung unter dem »Angriffsführer England« im Tiefstflug nach England, die III. Gruppe blieb wie bislang als III./ZG 2 in Afrika. 1944 wurden auch die II. und IV. Gruppe nach Sizilien und Süditalien verlegt.
Das Schlachtgeschwader 10 flog ab Ende 1943 mit allen drei Gruppen im Südabschnitt der Ostfront.

Kommodore:

1. Januar 1943 – 15. Juli 1943:	Major Günter Tonne
16. Juli 1943 – 18. November 1943:	Major Heinz Schumann
30. Januar 1944 – 8. Mai 1945:	Oberstleutnant Georg Jakob

Kommandeure:
I. Gruppe:

1. Dezember 1943 – 8. Mai 1945:	Major Egon Thiem

II. Gruppe:

10. April 1943 – 15. Juli 1943:	Major Heinz Schumann
16. Juli 1943 – 8. Mai 1945:	Major Götz Baumann

III. Gruppe: (aus der II./SG 77 umbenannt – siehe dort!)

18. Oktober 1943 – 22. Juni 1944:	Hauptmann Helmut Leicht
1. Juli 1944 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Horst Steinhardt

SCHNELLKAMPFGESCHWADER 210 (SKG 210)

Aus den Erfahrungen der 1940 in der Schlacht um England eingesetzten Erprobungsgruppe 210 wurde im März/April 1941 das Schnellkampfgeschwader 210 mit zwei Gruppen Me 110 aufgestellt. Die I. Gruppe entstand aus der Erprobungsgruppe 210, die II. Gruppe aus der umbenannten III./ZG 76. Im Frühjahr 1942 wurde das Geschwader umbenannt in das (neue) ZG 1.

Einsatzgebiete: März bis Mai 1941 Ziele in Südengland, ab Juni 1941 Mittelabschnitt der Ostfront vor der Panzerspitze Guderians.
Im August 1941 flog Stab und III. Gruppe im Nordabschnitt zur Unterstützung des Vorstoßes gegen Leningrad. Ab September waren wieder beide Gruppen im Mittelabschnitt eingesetzt, sowohl in den Kämpfen vor Moskau als in den Winterabwehrkämpfen 1941/42.
Kommodore:

24. April 1941 – September 1941:	Major Walter Storp
September 1941 – März 1942:	Major Crüger

Kommandeure:
I. Gruppe:

24. April 1941 – 13. September 1941:	Hauptmann Karl-Heinz Stricker
14. September 1941 – 1. Januar 1942:	Hauptmann Ulrich Diesing
1. Januar 1942 – Auflösung:	Hauptmann Wolfgang Schenck

II. Gruppe:

24. April 1941 – 3. Februar 1942:	Hauptmann Rolf Kaldrack

SCHLACHTGESCHWADER 9

Bei der Neuorganisation der Nahkampffliegerverbände der Luftwaffe wurden die Panzerjägerstaffeln mit Hs 129 in der IV.(Pz)/SG 9 zusammengefaßt.
Zu dieser Gruppe gehörten die 10.(Pz)/SG 9 (bislang die 4.[Pz]/SG 1), die 11.(Pz)/SG 9 (bislang die 8.[Pz]/SG 1), die 12.(Pz)/SG 9 (bislang die 4.[Pz]/SG 2), die 13.(Pz)/SG 9, (bislang die 8.[Pz]/SG 2) und die 14.(Pz)/SG 9 (bislang die Panzerjägerstaffel des JG 51).
Am 7. Januar 1945 wurde mit der I.(Pz)/SG 9 eine weitere Gruppe des Schlachtgeschwaders 9 gebildet und zwar aus den drei Staffeln: 1.(Pz)/SG 9 (bis dort 12.[Pz]/SG 9), 2.(Pz)/SG 9 (bis dort 10.[Pz]/SG 1) und die 3.(Pz)/SG 9 (bis dort die 10.[Pz]/SG 3).
Die Panzerjägerstaffeln des SG 2 und SG 77 blieben bis Kriegsende bei ihren Geschwaderverbänden.
Erster Kommandeur der IV.(Pz)/SG 9 war ab 18. Oktober 1943 Hauptmann Bruno Meyer, im Oktober 1944 wurde es Hauptmann Hans-Hermann Steinkamp, (bis dort Staffelkapitän der 14.[Pz]/SG 9), letzter Kommandeur war Oberstleutnant Hanschke.

NACHTSCHLACHTFLIEGER

Die Entstehung der Nachtschlachtfliegerverbände wurde ausführlich dargestellt. Am 18. Oktober 1943 erfolgte die Umgliederung der Störkampfstaffeln in Nachtschlachtgruppen. Kommandeure der Nachtschlachtgruppen:
NSG 1:

Noch als Störkampfgruppe Luftflotte 1:	Major G. Warnat
9. Januar 1943 – 29. September 1943:	Major Boris von Maubeuge
30. September 1943 – 19. September 1944:	Major Wolf Zechiel
19. September 1944 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Hilberger
ab Februar 1945 NSG 1-Süd:	Hauptmann Hilberger
ab Februar 1945 NSG 1-Nord:	Oberleutnant Müller-Broders

NSG 2:

18. Oktober 1943 – 21. November 1944:	Hauptmann Müller
22. November 1944 – März 1945:	Major Rohn
März 1945 – April 1945:	Hauptmann Weber (Ia der Gruppe)
April 1945 – 8. Mai 1945:	Hauptmann Denker

NSG 3:
Major Oelze

NSG 4:
Letzter Kommandeur: Major Gamringer

NSG 5:
Letzter Kommandeur: Major Böllner

NSG 7:
Letzter Kommandeur: Major Theo Blaich

NSG 8:
Letzter Kommandeur: Hauptmann Trnka

NSG 20:
Anfang 1943 als I./SKG 10 aufgestellt, Dezember 1943 umbenannt in III./KG 51, ab 17. November 1944 in NSG 20.
Kommandeure:

Januar 1943 – Juni 1943:	Major Brücker
Juni 1943 – August 1943:	Hauptmann Krauss
August 1943 – Oktober 1943:	Hauptmann Gerlach
Oktober 1943 – 8. Mai 1945:	Major Kurt Dahlmann

BESETZUNG DER PLANSTELLEN DER KOMMANDEURE UND STAFFELKAPITÄNE DER FLIEGERGRUPPEN 10 BIS 50 (SCHLACHTFLIEGERGRUPPEN), STAND: 1. SEPTEMBER 1938

Kommandeur der
Fliegergruppe 10, Tutow: Graf v. Pfeil und Klein-Ellguth, Hauptmann
Staffelkapitäne: Rubensdörffer, Hauptmann
Biermann, Oberleutnant
Dilley, Oberleutnant
Chef der Stabskompanie: Papst, Oberleutnant

Kommandeur der
Fliegergruppe 20, Tutow: Rentsch, Major
Staffelkapitäne: Mattenklott, Hauptmann
Hozzel, Oberleutnant
Lampe, Oberleutnant
Chef der Stabskompanie: Thiem, Oberleutnent

Kommandeur der
Fliegergruppe 30, Faßberg: v. Eschwege, Hauptmann
Staffelkapitäne: v. Ankum-Frank, Oberleutnant
Eilers, Oberleutnant
Klein, Alfons, Leutnant
Chef der Stabskompanie: Weis, Oberleutnant

Kommandeur der
Fliegergruppe 40, Faßberg: Spielvogel, Major
Staffelkapitäne: Weiß, Hauptmann
Albrecht, Hauptmann
Rentsch, Oberleutnant
Führer der Stabskompanie: v. Schenk, Leutnant

Kommandeur der
Fliegergruppe 50, Lechfeld: v. Kornatzki, Hauptmann
Staffelkapitäne: Mertz, Oberleutnant
Steen, Oberleutnant
Brücker, Leutnant
Chef der Stabskompanie: Zander, Oberleutnant

STURZKAMPF- UND SCHLACHTFLIEGERVERBÄNDE DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE

Sturzkampfgruppen:

	1939	1940	1941	1942	1943
Januar	–	10	12	6 2/3	14 1/3
Februar	–	10	12	10 2/3	13
März	–	10	12	11	13
April	–	10	12	12	13 2/3
Mai	–	10	12	8	17 1/3
Juni	–	12	13	10	18 2/3
Juli	–	12	13	5	18
August	–	12	11	4 2/3	18 2/3
September	9 1/3	12	11	4 2/3	16 2/3
Oktober	9 2/3	12	11	3 2/3	–
November	–	12	11	5 2/3	–
Dezember	–	12	11	4	–

Ab Oktober 1943 erfolgte die Umwandlung in Schlachtgruppen.

Schlachtfliegergruppen:

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Januar	–	1	1	2/3	3 1/3	19 1/3	20 2/3
Februar	–	1	1	2/3	3	21	?
März	–	1	1 1/3	2/3	4 1/3	20 2/3	?
April	–	1	1 1/3	2/3	4 1/3	21 1/3	17
Mai	–	1	1 1/3	2	5 1/3	22 1/3	–
Juni	–	1	1 1/3	2	4 1/3	22	–
Juli	–	1	1 1/3	2	4 2/3	21	–
August	–	1	1 1/3	2 1/3	6	20 1/3	–
September	1	1	1 1/3	1 2/3	5	22	–
Oktober	1	1	1 1/3	1 1/3	14	19 2/3	–
November	1	1	1 1/3	3 1/3	19	20	–
Dezember	1	1	1 1/3	4	24 1/3	21	–

Störkampfstaffeln:

	1943	1944	1945
	(Nachtschlachtgruppen!)		
Januar	13	$8\frac{1}{3}$	10
Februar	13	$8\frac{1}{3}$	10
März	13	$8\frac{2}{3}$	10
April	13	9	$9\frac{2}{3}$
Mai	13	$9\frac{1}{3}$	–
Juni	13	$8\frac{1}{3}$	–
Juli	13	$8\frac{2}{3}$	–
August	13	$8\frac{2}{3}$	–
September	13	$9\frac{2}{3}$	–
Oktober	$7\frac{2}{3}$ *	$9\frac{2}{3}$	–
November	$7\frac{2}{3}$ *	$9\frac{2}{3}$	–
Dezember	$7\frac{2}{3}$ *	10	–

* (Ab Oktober 1943 in Nachtschlachtgruppen umgewandelt.)

Produktion von Schlachtflugzeugen während des Zweiten Weltkrieges*

Muster	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	insgesamt
Ju 87	134	603	500	960	1072	1012	–	4 881
Hs 129			7	221	411	202	–	841
FW 190				68	1183	4279	1104	6 634
Ju 88				–	–	3	–	3
	134	603	507	1249	3266	5496	1104	12 359

* Hs 123 in den Jahren 1935/36 etwa 265 Exemplare

NAMENSREGISTER

Amberg, Horst 47
Amelung, Heinz-Günter 182
Andorfer, Anton 182
Anton, Heinz 183
Axthammer, Erich 183

Bär, Heinz 67
Bahr, Günter 183
Bargen, Johann von 128 (Bild), 183
Baudisch, Fritz 227
Bauer, Herbert 147 (Bild), 163, 229
Bauer, Gerhard 183
Bauhaus, Gerhard 184
Baumbach, Werner 71 (Bild), 134
Behrens, Otto 65
Bellof, Ludwig 48, 184
Benkendorff, Helmut 184
Berndl, Alois 124, 125 (Bild), 184
Beutelspacher, Ernst 184
Bevernis, Heinz 184, 246
Blaser, Obering. 65
Blasig, Arnulf 185
Bleckl, Karl 185
Bleckmann, Günther 185
Blümel, Josef 185
Bock, Alwin 186
Bode, Helmut 185
Boerst, Alwin 101 ff, 108 (Bild), 149, 152, 193, 229
Brand, Hans-Joachim 186, 203 (Bild)
Brandenburg, Johannes 186
Braun, Rudolf 187
Bromen, Wilhelm 187
Bruck, Helmut 146 (Bild), 153 ff, 179, 203 (Bild), 207, 262
Bruck, Walter 210
Buchner, Hermann 188
Brücker, Heinrich 43, 187
Burr, Leonhard 164, 188
Bumen, Robert 188

Clostermann, Pierre 67
Czekay, Richard 189

Dahlmann, Kurt 48, 148 (Bild), 175
Dalwigk, Frh. Friedrich-Karl von, zu Lichtenfels 154, 189
Darjes, Paul-Friedrich 189
Dawedeit, Herbert 190
Diekwisch, Erwin-Peter 190, 255
Dilley, Bruno 103, 145 (Bild), 151 ff, 251
Dinort, Oskar 17, 43, 114, 116, 136 ff, 153, 185, 201 (Bild)
Dörffel, Georg 100, 107 (Bild), 156 ff, 202 (Bild)
Döring, von 13
Dörnbrack, Werner 170, 202 (Bild)
Dommeratzky, Otto 148 (Bild), 173
Dose, Paul 190
Druschel, Alfred 97 ff, 107 (Bild), 127 (Bild), 133, 144, 150

Eberspächer, Helmut 48, 190
Edhofer, Heinz 190
Ennecerus, Walter 43, 190
Ensle, Wolfgang 191
Enzensberger, Josef 192
Epper, Heinrich 192
Eschwege, von 12

Fechner, Konrad 192
Fickel, Helmut 78, 94, 193
Fick, Ernst 192
Filius, Ernst 100, 102, 193
Fischer, Heinz 194
Fischer, Reinhold 192
Fischer, Siegfried 193
Fischer, Lt. 81
Fitzner, Karl 195
Flögel, Josef 48, 195
Forgatsch, Heinz 195
Frank, Heinz 99, 102, 107 (Bild), 193
Freitag, Bruno 132, 195
Fritzsche, Immo 196
Frost, Rupert 48, 197
Fuchs, Ottfried 54

Gadermann, Dr. Ernst 70 (Bild), 93, 94, 95, 96, 197
Galland, Adolf 10, 13, 71 (Bild), 127 (Bild), 140
Gasmann, Peter 124, 197
Gehrmann, Johannes 198
Gies, Alfred 198
Gläser, Alexander 168 (Bild), 178
Goebel, Siegfried 198
Goetze, Manfred 198
Göring, Hermann 8
Görtler, Horst 198
Goldbruch, Kurt 125 (Bild), 198
Golles, Karl 199
Graber, Heinz 199
Grabo, Karl 46
Gräve, von 48
Greim, Ritter von 13
Grenzel, Gerhard 199, 201 (Bild)
Grewe, Josef 199
Griebel, Osmar 199
Grote, Frhr. von Horst 200
Gschwendtner, Karl Georg 199
Günther, Paul 200
Gutzmann, Erwin 200

Hachtel, August 200
Hagen, Walter 39, 141 ff, 145 (Bild), 262
Hager, Karl 205
Haker, Theodor 205
Hallensleben, 47
Hamester, Bernhard 205
Hanne, Erich 205
Harang, Jürgen 205
Hartmann, Erich 67
Heiduscgka, Alfred 206
Heinrich, Otto 206
Hentschel, Erwin 70 (Bild), 74, 77, 206
Henze, Karl 146 (Bild), 160
Herling, Wilfried 206
Hermann, Horst 207
Hermichen, Rolf 177
Hettinger, Franz 207
Herzog, Bordfunker 132, 196
Hintze, Otto 207
Hitschhold, Hubertus 14, 43, 100, 108, 114, 127 (Bild), 131 ff, 140, 196, 236
Hitz, Günther 207

Hörwick, Anton 207
Hörner, Willi 208
Hoge, Kommandeur 229
Hoffer, Herbert von 208
Hoffmann, Walter 208
Hoffmann, Werner 208
Honnefelder, Günter 208
Honsberg, Werner 208
Hozzel, Paul-Werner 42, 43, 117, 155 ff, 159, 201 (Bild)
Huber, Josef 208
Huber, Siegfried 209
Hudler, Ofw. 234
Hübner, Franz 222
Hübsch, Anton 209
Huhn, Kurt 209
Hulsch, Otto 210

Jacob, Eberhard 210
Jähnert, Erhard 203 (Bild), 210
Jaekel, Egbert 108 (Bild), 212
Jäschke, Hans Joachim 213
Jakob, Georg 147 (Bild), 162 ff, 229
Janke, Karl 212
Janssen, Ewald 213
Jauernick, Georg 213
Jenster, Jakob 213
Jochems, Ernst 214
Johannes, Bernhard 214
Joswig, Wilhelm 214
Junclausen, Heinz 215, 218
Junck 13

Kaiser, Wilhelm 202 (Bild), 215
Kaldrack, Rolf 140 ff
Kather, Ernst 151
Kaubisch, Horst 146 (Bild), 161
Keil, Anton 142, 215
Keller, Jakob 216
Kempken, Heinrich 216
Kennel, Karl 124, 148 (Bild), 173 ff
Kesselring, Albert 16, 42, 44, 61, 216
Kieslich, Franz 147 (Bild), 164, 188, 189
Kilian, Gunter 217
Klaus, Johann 216
Klüwer, Wilhelm 217
Klusmann, Hans-Jürgen 217
Köhne, Hans-Günther 217
Körner, Willi 217
Köster, Helmut 217
Korrol, Anton 218
Korten, Günter 13, 140
Kornatzki, von 12
Kosslik, Lt. 115
Krauss, Walther 146 (Bild), 157 ff
Krohn, Hans 218
Krüger, Ofw. 172
Kruminga, Hans 206, 218
Künkel, Christian 218
Kuffner, Andreas 148 (Bild), 174 ff
Kuhlmey, Kurt 128 (Bild), 142, 215
Kupfer, Dr. Ernst 14, 104 ff, 105 (Bild), 117, 133, 150, 155
Kurze, Uffz. 115
Kutscha, Herbert 219

Lachner, Alfred 172
Lagois, Ehrenfried 220
Lambert, August 168 (Bild), 183, 221, 262
Lang, Friedrich 7, 18, 57, 102, 113 ff, 125 (Bild), 149, 152, 184
Langbehn, Joachim 220
Langhart, Theodor 221
Langkopf, Paul 220
Lau, Lothar 201 (Bild), 222, 237
Lau, Kurt 222
Lehmann, Hans-Joachim 223
Lehmann, Ofw. 73
Leicht, Helmut 147 (Bild), 169, 210
Leingärtner, Ludwig 223
Linke, Walter 204 (Bild), 223
Lion, Karl-Hermann 224
Loerzer, Bruno 13, 43
Lohmeyer, Hans 223
Lorenz, Friedrich 224
Ludigkeit, Günther 224
Ludwig, Hans 225
Lützow, Franz 13
Luhr, Hans 225
Lutter, Hans 225
Lutz, Martin 225

Mahlke, Helmut 7, 13, 15, 42, 129, 197, 203 (Bild), 226
Malapert, Frhr. Robert-Georg von 142 ff, 145 (Bild)
Massow, Gerd von 13
Maubeuge, Boris von 48, 134
Matern, Karl-Heinz 227
Mees, Ofw. 143
Meier, Hans-Otto 228
Meinecke, Johannes 228
Meisel, Hpt. 154
Menapace, Josef 100, 107 (Bild), 204 (Bild), 227
Meyer, Bruno 202 (Bild), 228
Meyer, Hans-Adolf 228
Meyer, Heinz 228
Meyering, Heinrich 204 (Bild), 229
Meyn, Wilhelm 229
Milch, Gerhard 9
Mischke, Ofw. 262, 263
Model, 111
Moebus, Martin 159, 201 (Bild)
Mölders, Werner 13
Mößinger, 154
Moßdorf, Dr. Martin 230
Mrkva, Rudolf 231
Müller, Ministerialdirigent 8
Müller, Erich 231
Müller, Günther 231
Müller, Heinz 47
Müller, Karl 218

Nacke, Heinz 231
Naumann, Helmut 231
Neubert, Frank 115, 174, 232
Neuenhofen, Willy 53
Neumann, Rudolf 232
Neumüller, Fritz 232
Niehuus, Heinz 232
Niermann, Ernst 232
Nippa, Erhard 232
Noller, Wilhelm 204 (Bild), 232
Nordmann, Theodor 128 (Bild), 129 ff, 155, 244
Nossek, Rainer 233

Orthofer, Alfons 233
Orzegowski, Ernst 233
Osswald, Franz 234
Otte, Dr. Maximilian 146 (Bild), 158, 231

Pätz, Erich 234
Panse, Werner 125 (Bild), 234
Pape, Kurt-Albert 235
Partsch, Fw. 193
Peitsmeyer, Wolfdietrich 200, 235
Pekrun, Dieter 201 (Bild), 235
Peltz, Dietrich 236
Peter, Erich 236
Peterburs, Hans 236
Pfeiffer, Johann 237
Pfeil, Graf von 12
Pflugbeil 79
Pipan, Artur 237
Pitcairn, Olt 10
Platzer, Friedrich 179, 237
Plenzat, Kurt 168 (Bild), 176
Plewig, Waldemar 101, 237
Plögel, Josef 238
Pöthig, Georg 238
Pölz, Hubert 148 (Bild), 171 ff
Pohlmann, Hermann 33 (Bild), 53, 55, 57
Preßler, Gustav 124, 142, 152 ff, 202 (Bild)
Puschmann, Fw. 115

Rabben, Herbert 238
Raithel 13
Rentsch, Major 12
Reusch, Ernst 238
Reussner, Rudi 238
Richthofen, Wolfram Frhr. von 9, 12, 42, 44, 52, 75, 111, 132
Rick, Kurt 238
Riebecke, Klaus 238
Riegel, Kurt 243
Rieger, Joachim 243, 261
Ritz, Otto 243
Roell, Werner 243
Rössiger, Wilhelm-Richard 244
Roka, Franz 244
Rothe, Gerhard 131, 244
Rubendörffer, Walter 244
Rudel, Hans-Ulrich 41, 61, 67 ff, 69, 70, 71, 105 (Bild), 129, 134, 155, 157, 174, 183, 193, 196, 197, 223, 240 (Bild), 251, 261, 262
Ruffer, Rudolf-Heinz 245, 261
Ruppert, Hermann 245

Sassa, Hubert 214
Sattler, Hans-Karl 245
Seidemann, Hans 180
Seyffardt, Fritz 251
Sigel, Walter 143 ff, 145 (Bild), 261
Smola, Rudolf 251, 262
Sopp, Hans-Adolf 48, 251
Schaefer, Elmar 201 (Bild), 246
Schairer, Hartmut 184, 246
Schalanda, Johann 147 (Bild), 169
Scharnovski 74
Scheffel, Rudolf 245
Schenck, Wolfgang 149
Schiller, Horst 246
Schmalz, Alfons 247
Schmied, Günther 247
Schmidt, Otto 247
Schmidt, Herbert 248
Schmitt, Norbert 248
Schmitt, Stefan 248
Schönborn, Clemens Graf von 248
Schrader, Hermann 248
Schrepfer, Karl 124, 168 (Bild), 181
Schröter, Fritz 249
Schrottenberg, Alfred Sachenbacher von 103
Schubert, Gustav 147 (Bild), 164
Schübel, Helmut 218, 249
Schuett, Christian 249
Schulz, Bruno 249
Schulz, Hans 249
Schumann, Heinz 203 (Bild), 249
Schwärzel, Günther 250
Schwartzkopff, Günter 53, 153, 250
Schweizer, Ignaz 250
Schwirblat, Hans 251
Spielvogel, Werner 12, 139
Spreitzer, Karl 252
Sprenger, Ofw. 231
Stahl, Hendrik 146 (Bild), 161, 238
Stähler, Wilhelm 168 (Bild), 177
Starke, Heinrich 252
Steen, Ernst-Siegfried 72, 73, 74, 153, 252
Stein, Werner 252
Steinkamp, Hans-Hermann 252
Steiner, Hpt. 261
Steinwachs, Hans 252
Stepp, Hans-Karl 76, 158 ff, 202 (Bild), 262
Stifter, Kurt 253
Stimpel, Walter 253
Stoll-Berberich, Egon 124, 125 (Bild), 253
Stollnberger, Hans 253
Strakeljahn, Friedrich-Wilhelm 253
Stricker, Karl-Heinz 254
Stry, Herbert 254
Stüdemann, Gerhard 168 (Bild), 179 ff

Tank, Kurt 65
Theyerl, Franz-Karl 48, 254
Thiede, Armin 254
Thiem, Egon 200, 235, 255
Töpfer, Hans 255
Tonne, Günther 148 (Bild), 169
Trenn, Rudolf 255
Trisch, Willi 255
Trummer, Hans 255

Udet, Ernst 8, 9, 13, 49
Ultsch, Hpt. 138

Viedebantt, Helmut 256
Viertel, Willi 255
Vollmer, Peter 256

Wagner, Wolfgang 63
Wahl, Karl 251
Waldhauser, Johann 256
Walter, Kurt 257, 261
Walther, Gerhard 257
Weber, Olt. 263
Weigel, Rudolf 257
Weihrauch, Werner 257
Weiss, Adolf 257

Weiss, Otto 13, 138 ff, 145 (Bild), 150, 202 (Bild)
Weissbach, Lt. 225
Weissmann, Eginhard Dr. 258
Welzel, Karl-Heinz 258
Wendt, Rudi 258
Wenger, Leopold 258
Wenigmann, Josef 258
Weyrauch, Ernst von 258

Wosnitza, Alois 259
Wutka, Bernhard 259

Zellner, Johannes 259
Zellner, Karl 259
Zemsky, Johann 102, 144, 145 (Bild)
Zipfel, Willibald 229, 259
Zwipf, Heinrich 260

LITERATURNACHWEIS

a) ungedruckte Quellen:
Bundesarchiv Kornelimünster,
Dokumentationszentrale des militärgeschichtlichen Forschungsamts, Freiburg
Fuchs, Ottfried: Deutsche Sturzbombenversuche 1932–1934, Dessau 1935
Lang, Friedrich: Tagebücher und Gefechtsberichte

b) Bücher:
Galland, Adolf: Die ersten und die letzten. Die Jagdflieger im 2. Weltkrieg, Darmstadt 1953
Heumann, Gert W.: Die Stuka-Story, FLUG-REVUE, Stuttgart
Ludovico, Domenico: Die Eroberung Kretas aus der Luft, Rom 1953
Legion Condor: Deutsche kämpfen in Spanien, Berlin 1939
Rudel, Hans-Ulrich: Trotzdem, Waiblingen 1950
Smith, C. Peter: Stuka, München 1973
Obermaier, Ernst: Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe, Mainz 1966
»Der Adler«, Berlin 1939–1944
Stiftung Luftwaffen-Ehrenmal: Sturzkampfflieger, Schlachtflieger, Celle 1971
Institut der Zeitgeschichte, München

Weitere packende Darstellungen über den Luftkampf

Dies ist die Geschichte der erfolgreichsten deutschen Schlachtflieger des zweiten Weltkriegs.
Kein anderer Flieger war beim Gegner so gefürchtet wie der Stuka, der Schlachtflieger. Über ein Dutzend Stuka-Piloten flog mehr als 1000 Male gegen den Feind. Von ihnen und ihrer Leistung berichtet dieses Buch.



ISBN 3-87943-433-6